



Linee di indirizzo
per l'esecuzione in sicurezza
di attività in autostrada
in presenza di traffico veicolare

INTRODUZIONE..... 5

PREMESSA6

**1. DEFINIZIONI, NOMENCLATURA E RIFERIMENTI UTILI IN AMBITO
AUTOSTRADALE7**

1.1. Definizione di autostrada7

1.2. Principali componenti di un'autostrada7

1.3. Modalità di identificazione di una posizione in autostrada10

**1.4. Norme di riferimento (Codice della Strada, Art. 1, D.LGS. 30.4.1992,
N° 285)11**

1.5. Regolamentazione della circolazione in autostrada11

**1.6. Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade (rif. art.
175 C.d.S.)12**

**1.7. Comportamenti dei mezzi di servizio durante la circolazione in
autostrada (rif. art. 176 C.d.S.)13**

1.8. Veicoli e trasporti eccezionali - "T.E." (rif. art.10 C.d.S.)13

1.9. Sigle ed abbreviazioni13

**2. NORME DI COMPORTAMENTO GENERALI PER L'ESECUZIONE DI
ATTIVITÀ IN AUTOSTRADA IN PRESENZA DI TRAFFICO15**

**2.1. Autorizzazioni degli operatori (art. 176 D. Lgs. 30.4.92 n.285 Nuovo
Codice della Strada)15**

2.2. Dotazione di dispositivi di protezione individuale (DPI)15

2.3. Limitazioni operative legate a particolari condizioni ambientali16

2.4. Presegnalamento delle attività in presenza di traffico16

2.5. Effettuazione della presegnalazione mediante sbandieramento16

2.6. Marcia e manovre in corsia di emergenza o banchina18

2.7. Entrata ed uscita dal cantiere21

2.7.1. Strade con una corsia per senso di marcia21

2.7.2. Strade con più corsie per senso di marcia22

2.8. Veicoli operativi24

- 2.8.1. Modalità di sosta o di fermata del veicolo**24
- 2.8.2. Fermata e sosta del veicolo in galleria**25
- 2.8.3. Discesa dal mezzo**25
- 2.8.4. Ripresa della marcia con l'autoveicolo**26
- 2.9. Spostamento a piedi**26
 - 2.9.1. Spostamento a piedi in presenza di autoveicolo**27
 - 2.9.2. Modalità dell'eventuale rinforzo della presegnalazione nei casi previsti**28
 - 2.9.3. Attraversamento a piedi delle carreggiate**28
- 2.10. Regolamentazione del traffico con movieri**29
- 2.11. Rallentamento controllato del traffico**29
- 2.12. Norme di comportamento in caso di attività di verifica e controllo di breve durata**31
 - 2.12.1. Indicazioni di carattere generale**31
 - 2.12.2. Norme comportamentali specifiche**32
- 3. NORME DI COMPORTAMENTO RIGUARDANTI LA SICUREZZA DEL PERSONALE NELL'ATTRAVERSAMENTO DELLE PISTE DI ESAZIONE PEDAGGI**35
 - 3.1. Generalità**35
 - 3.2. Attraversamento delle piste dotate "Telepass"**36
 - 3.3. Attraversamento delle piste prive di "Telepass"**36
 - 3.3.1. Attraversamento di pista di uscita o di entrata chiusa al traffico**37
 - 3.3.2. Attraversamento di pista di uscita in presenza di traffico**37
 - 3.3.3. Attraversamento di pista di entrata in presenza di traffico**37
- 4. GESTIONE OPERATIVA DEGLI INTERVENTI DI APPOSIZIONE, REVISIONE, INTEGRAZIONE E RIMOZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE DI CUI AL DI 4/3/2013**38
 - 4.1. Presegnalazione dell'area di intervento**38
 - 4.2. Spostamento e fermata in autostrada**38
 - 4.3. Pianificazione e programmazione dei lavori**39
 - 4.3.1. Pianificazione e programmazione dei cantieri**39
 - 4.3.2. Procedura per l'installazione e rimozione del cantiere**39
 - 4.4. Dotazioni delle squadre di intervento**39

4.5. Segnalazione e delimitazione di cantieri fissi40

4.5.1. Prelevamento della segnaletica dal mezzo di servizio40

4.5.2. Trasporto manuale della segnaletica41

4.5.3. Installazione della segnaletica44

4.6. Rimozione della segnaletica per fine lavori56

4.7. Segnalazione e delimitazione dei cantieri mobili58

4.8. Segnalazione di interventi all'interno di gallerie59

**5. NORME DI COMPORTAMENTO PER L'ESECUZIONE DELLE MANOVRE IN
AUTOSTRADA IN SITUAZIONI D'EMERGENZA61**

5.1. Principi generali di intervento61

**5.2. Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di un solo
operatore61**

**5.3. Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di due
operatori62**

**5.4. Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di tre o più
operatori62**

5.5. Rimozione di ostacoli dalla carreggiata62

5.6. Segnalazione di intervento in galleria in situazioni di emergenza63

5.7. Marcia in contromano63

5.8. Fermata del mezzo64

5.9. Spostamento a piedi all'interno di gallerie66

**5.10. Posa, movimentazione e rimozione della segnaletica in situazioni di
emergenza66**

6. COMUNICAZIONE CON LA CENTRALE OPERATIVA67

6.1. Modalità di comunicazione C.O.67

7. RIFERIMENTI69

INTRODUZIONE

Tra l'autunno del 2014 e la primavera del 2015, i membri della Commissione tecnico-consultiva per la salute e sicurezza del lavoro di FISE ACAP, grazie ad un lungo lavoro collegiale, hanno elaborato il manuale che avete dinanzi.

Si tratta di un testo che, rielaborando una pubblicazione iniziale di Aiscat ed una successiva di Autostrade per l'Italia, ha l'obiettivo di aggiornare la materia, alla luce degli studi, della ricerca e dell'esperienza delle Società maturate negli anni. Un'esperienza complessa ed estesa, quanto lo è la realtà di Concessionarie assai differenti tra loro. Il manuale tiene conto anche dei criteri generali di sicurezza stabiliti dal decreto interministeriale del marzo 2013.

A partire dal 1956, FISE ACAP, nell'ambito delle sue competenze statutarie, ha espresso la rappresentanza delle Società aderenti nell'ambito delle relazioni industriali, provvedendo alla stipulazione del contratto collettivo nazionale di lavoro e fornendo la correlata assistenza e consulenza.

A partire dal 2008, poi, l'esigenza da parte delle Società di avere nell'Associazione anche il luogo di riferimento in fatto di gestione della salute e sicurezza del lavoro ha portato ad un loro costante confronto, tanto sulle prassi positive quanto sulle criticità, che ha generato la messa a punto di orientamenti comuni di sviluppo e la progettazione di azioni formative mirate e condivise.

Il presente manuale, pubblicato a beneficio di tutti gli operatori del settore, con l'approvazione del Consiglio Direttivo, è appunto il prodotto di questa scelta che le associate hanno maturato. Un importante documento associativo, primo - speriamo - di una serie, che definisce in modo organico e sistematico i criteri minimi che devono integrare le misure di prevenzione, ai fini della valutazione e riduzione dei rischi professionali.

Buona consultazione.

Giovanni Ossola

Torino, 8 settembre 2015

Premessa

Scopo del presente documento è quello di individuare prassi condivise di riferimento per le Società Concessionarie aderenti a FISE-ACAP con riguardo alle attività lavorative in presenza di traffico in autostrada.

Sulla base del Quaderno AISCAT n. 85 edizione 2004, rivisitato successivamente da Autostrade per l'Italia con il suo "Manuale per la sicurezza dell'operatore su strada", il documento è stato elaborato raccogliendo le conoscenze ed esperienze comuni alle Società Concessionarie aderenti a FISE ACAP, con la finalità di condividere prassi operative e norme comportamentali omogenee nell'ambito del settore, nell'interesse di favorire il miglioramento continuo della sicurezza dei lavoratori e degli utenti autostradali in un contesto operativo complesso.

Vengono pertanto definiti i criteri minimi da adottarsi rivolti ad integrare le azioni di prevenzione nel quadro più generale della valutazione e riduzione dei rischi professionali.

Nelle presenti "Linee di indirizzo per l'esecuzione in sicurezza di attività in autostrada in presenza di traffico veicolare" sono recepiti, ai sensi del d.lgs. n. 81/2008, i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare espressi dal Decreto Interministeriale del 04/03/2013.

1. Definizioni, nomenclatura e riferimenti utili in ambito autostradale

1.1. Definizione di autostrada

Il Codice della Strada italiano definisce l'autostrada come segue (Codice della Strada art. 2 DLgs. 30-4-1992 n° 285 e successive integrazioni e modifiche.)

Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

1.2. Principali componenti di un'autostrada

Le definizioni per motivi di praticità e di sintesi possono non coincidere con quelle del codice della strada

La *sede autostradale* è suddivisa generalmente in due *carreggiate* divise da uno spartitraffico.

Carreggiata: Parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia, pavimentata e delimitata da strisce di margine. Il tracciato autostradale è suddiviso in due carreggiate, ciascuna delle quali si compone di almeno due corsie di marcia e, nella maggior parte dei casi, una corsia di emergenza

Lo *spartitraffico centrale* può essere costituito da una barriera di sicurezza bifilare o da una coppia di barriere di sicurezza in acciaio o in cemento armato che scorrono parallelamente. Esistono dei tratti opportunamente pavimentati (definiti *interscambio* o *by-pass*) che possono essere percorsi per effettuare lo scambio di carreggiata dopo aver posto in opera le necessarie segnaletiche di deviazione del traffico.

Le carreggiate sono successivamente suddivise in *corsie*, che possono essere diverse per numero e conformazione.

Corsia: Parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una fila di veicoli delimitata da strisce discontinue (di separazione) o continue (di margine):

- *corsia di marcia*, destinata a tutti gli autoveicoli; nel caso di carreggiata con più di 2 corsie con o senza emergenza, in presenza di limite minimo di velocità sulle corsie di sorpasso e centrale, i veicoli che procedono lentamente devono percorrere la corsia di marcia più a destra;

- *corsia di sorpasso*, destinata agli autoveicoli in sorpasso; nel caso di carreggiata con più di 2 corsie con o senza emergenza i veicoli adibiti al trasporto merci (di massa > 5 t e/o di lunghezza > 7 m) possono impegnare solo le 2 corsie più a destra;

- *corsia di emergenza*, destinata alle soste di emergenza (comunque non oltre le tre ore) e al transito dei veicoli di soccorso. Può essere percorsa dagli utenti solo nei 500 metri precedenti uno svincolo o un nodo, se le corsie in quel tratto sono impegnate da veicoli accodati;

- *corsia di accelerazione*, riservata all'accelerazione per l'immissione in autostrada. Deve essere percorsa per intero.

- *corsia di decelerazione*, riservata alla decelerazione per l'immissione in un'area di servizio e/o di parcheggio e/o per l'uscita dall'autostrada. Deve essere percorsa per intero.

Curva: Raccordo planimetrico fra due tratti di strada rettilinei.

Piazzole di emergenza: parte della strada, di lunghezza limitata adiacente esternamente alla banchina destinata alla sosta dei veicoli degli utenti o al parcheggio di mezzi di supporto logistico per attività compiute in autostrada, previo consenso del concessionario.

Piazzola tecnica: Piazzola adibita solo alla fermata per la manutenzione degli impianti, con un unico varco per l'ingresso/uscita.

Svincoli di entrata ed uscita: corsie per il raccordo tra Viabilità ordinaria ed Autostrada e viceversa.

Intersezione: Area comune a due o più strade che permette ai veicoli di passare dall'una all'altra di esse:

- *intersezione a livelli sfalsati o svincolo*: insieme di infrastrutture poste a diversi livelli (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consente lo smaltimento dei veicoli tra i diversi rami;

- *intersezione a raso o a livello*: area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento dei veicoli tra di esse.

Raccordi con altre Autostrade: corsie per il raccordo (interconnessioni) tra diverse autostrade.

Segnaletica orizzontale: dipinta sulla carreggiata suddivide le corsie, i rami ed evidenzia immissioni ed uscite.

Linea di margine: Linea continua di segnaletica orizzontale che delimita la carreggiata o che separa la carreggiata principale da carreggiate secondarie (di servizio).

Linea di separazione tra corsie: Linea discontinua di segnaletica orizzontale che separa le diverse corsie di una carreggiata.

Segnaletica verticale: segnala obblighi, pericoli, direzioni, informazioni e quant'altro di utilità, nel rispetto del Codice della Strada.

Banchina erbosa: delimita in destra la corsia di emergenza e/o il ciglio della carreggiata.

Scarpata: superficie inclinata ricoperta di terreno vegetale e inerbita che protegge il rilevato stradale o la trincea.

Contro banca: superficie orizzontale al piede delle scarpate in rilevato o in sommità delle stesse in trincea; può essere situata anche a mezza altezza della scarpata dei rilevati molto alti o delle trincee profonde per interrompere la continuità della scarpata.

Fosso di guardia: situato al piede delle scarpate in rilevato o in sommità delle trincee; serve per proteggere il corpo stradale allontanando l'acqua di superficie.

Recinzione: delimitazione esterna del corpo autostradale con funzione di impedimento dell'accesso di terzi o animali.

Barriera di sicurezza: protezione in materiali omologati (acciaio, legno o cemento, ecc.) al fine di garantire la sicurezza sia nella zona centrale che laterale dell'Autostrada.

Barriera anti rumore: protezione anti rumore solitamente collocata ai margini delle carreggiate in prossimità di aree abitate.

Autostazioni: sono gli accessi di entrata ed uscita dell'Autostrada; sono attrezzate di fabbricati di stazione, isole corredate con sistemi di pagamento pedaggio; il tutto opportunamente organizzato e segnalato per un migliore servizio all'utenza.

Piazzale è l'allargamento della sede stradale che consente di distribuire i veicoli su più corsie incanalandoli verso le porte di una stazione, sia in entrata che in uscita o l'area riservata alla circolazione dei veicoli in un'area di sosta o di parcheggio.

Dosso: Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.

Scambio: Zona pavimentata che interrompe la continuità dello spartitraffico centrale permettendo il passaggio tra le due carreggiate di una autostrada.

Pertinenza: Striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale.

Raccordi con la viabilità ordinaria: tratti che collegano la zona antistante all'Autostazione alla viabilità ordinaria (esterna) con opportune corsie e/o svincoli.

Aree di servizio: aree al servizio dell'utenza e possono comprendere, oltre a distributori di carburante, autofficine e bar, anche ristoranti e motel.

Aree di parcheggio: aree adibite alla sosta; possono essere fornite di tavoli e panchine, acqua, energia elettrica e servizi igienici; sono inoltre piantumate a verde ed alberate.

Centri servizi, Punti Blu etc.: uffici dislocati presso alcune autostazioni o altre infrastrutture, in grado di fornire servizi all'utenza.

STRUTTURE A SUPPORTO AL SERVIZIO AUTOSTRADALE

Sala Radio, o Centro Operativo o Centro Assistenza Utenza (di seguito denominata Centrale Operativa): struttura della Società concessionaria deputata a fornire assistenza all'utenza e a diramare le informazioni lungo la tratta di competenza agli operatori che vi lavorano

SISTEMI TECNOLOGICI DI SUPPORTO AL SERVIZIO AUTOSTRADALE

Colonnine S.O.S.: sono al servizio dell'utenza in caso di bisogno per segnalazione incidenti, guasti, richiesta intervento medico, eccetera.

Ponte Radio: serve per le comunicazioni fra gli operatori della manutenzione, viabilità, pronto intervento, esazione, tecnici eccetera, fra loro e/o la struttura della società concessionaria deputata a fornire assistenza all'utenza e a diramare le informazioni lungo la tratta di competenza agli operatori che vi lavorano.

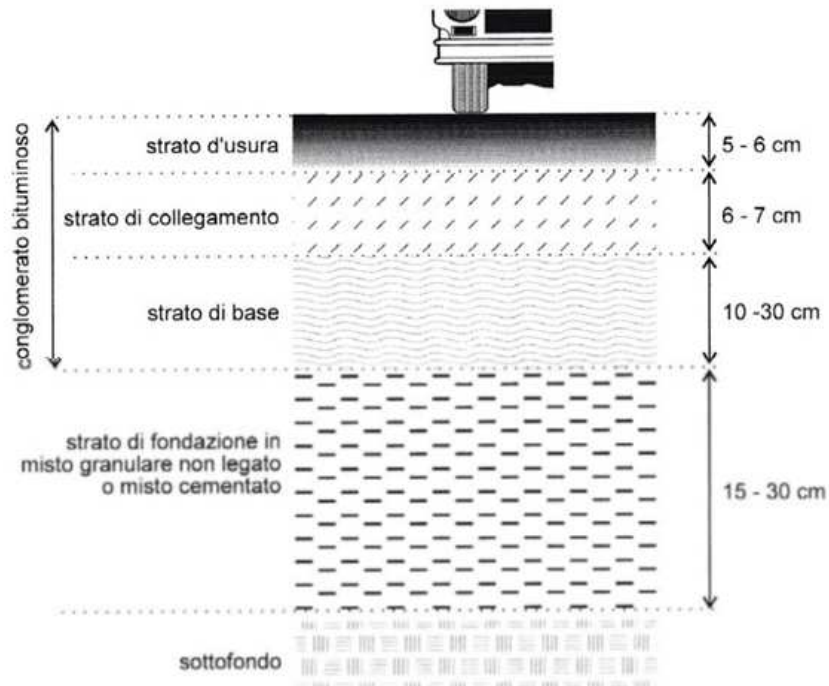
Pannelli a messaggio variabile (PMV): segnaletica verticale luminosa, a portale o a bandiera, posta in ingresso, o lungo l'autostrada (gestita anche a distanza dalle struttura preposta della società concessionaria) o posizionata sui mezzi per dare informazioni all'utenza.

IL PIANO STRADALE

La *pavimentazione stradale* è composta di più strati che vanno dal tappeto di usura - a contatto diretto con i pneumatici dei veicoli - alla fondazione - a contatto diretto con il terreno sottostante.

SEZIONI AUTOSTRADALI

Di seguito sono presentate le *sezioni autostradali* schematiche, assolutamente non esaustive dei casi possibili, per autostrade a due o più corsie per senso di marcia.



LE OPERE D'ARTE

Gallerie naturali: manufatti realizzati mediante lo scavo di un passaggio nel terreno e consolidamento con strutture usualmente in cemento armato.

Gallerie artificiali: manufatti realizzati mediante lo sbancamento di ostacoli naturali e successiva costruzione della struttura con ripristino delle preesistenze esterne; oppure per protezione della strada - caduta massi etc.

Fornici: i singoli passaggi di norma monodirezionali da cui è normalmente costituito un passaggio autostradale in galleria.

Impianto di illuminazione: impianto atto a consentire una illuminazione dell'interno della galleria.

Impianto di ventilazione: insieme di macchinari atti a consentire il ricambio dell'aria nella galleria.

Nicchie di ricovero: piccole cavità ricavate nelle pareti della galleria.

Passaggi di collegamento (by pass): passaggi che mettono in comunicazione i due forni di una galleria.

Viadotti, cavalcavia e ponti: manufatti composti da una o più campate che consentono lo scavalco di infossamenti naturali o preesistenze artificiali.

Spalle: manufatti di appoggio verso il terreno delle estremità di ponti e viadotti.

Pile: manufatti di appoggio intermedi di ponti e viadotti.

Impalcato: manufatto di collegamento fra gli appoggi - spalle e/o pile - su cui posa l'insieme delle componenti del piano stradale.

Campata: parte del ponte o viadotto costituita da due appoggi ed un impalcato.

Giunti: apparecchiature che consentono la continuità della pavimentazione tra una campata e l'altra, comunque alla fine di una campata, assorbendo le deformazioni dovute ai cambiamenti di temperatura.

1.3. Modalità di identificazione di una posizione in autostrada

Per comunicare una posizione all'interno della sede autostradale è necessario fornire:

- ✓ la sigla dell'infrastruttura
- ✓ l'ettometrica della posizione
- ✓ direzione del senso di traffico della carreggiata (ad es.: carreggiata sud se la carreggiata è deputata a far fluire il traffico degli utenti verso sud)

Di seguito vengono chiariti i dati necessari.

La sigla: le infrastrutture componenti la rete autostradale italiana sono individuabile per mezzo di una sigla:

- Lettera "A" seguita da un numero - A1, A3 etc - per le autostrade;
- Lettera "T" seguita da un numero - T1, T2 etc. - per i trafori;

Sono anche presenti tangenziali urbane contraddistinte da denominazioni proprie (es: Tangenziale Est di Milano) o raccordi autostradali, anch'essi contraddistinti da denominazioni proprie.

La chilometrica: le distanze progressive chilometriche vengono indicate con cartelli distanziometrici i quali segnalano (regolamento di esecuzione del C.d.S. Figura II 263):

- alle progressive terminati con un numero romano (I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX) la distanza dall'inizio della tratta autostradale specifica; sono comunemente definite *ettometriche*
- alle progressive terminanti con i numeri 1,3,4,6,7 e 9 il nome della prossima stazione e la relativa distanza;
- alle progressive i cui numeri terminano con 2,5 e 8 le aree di servizio e le aree di parcheggio più prossime e le relative distanze;
- alle progressive con il numero finale 0, il capoluogo o il capostrada, e la relativa distanza.

Numerazione dei cavalcavia: (Dir. Min. n. 1156 del 28.2.97)

Un cavalcavia può essere identificato mediante il cartello a fondo marrone posizionato poco prima di esso sullo spartitraffico riportante la numerazione progressiva con origine dal primo caposaldo dell'autostrada dove è collocato.

1.4. Norme di riferimento (Codice della Strada, Art. 1, D.LGS. 30.4.1992, N° 285)

La circolazione sulle strade è regolata dalle norme del Codice della Strada e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia.

Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.

1.5. Regolamentazione della circolazione in autostrada

La Società concessionaria autostradale, può, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza dalla circolazione, di tutte o alcune categorie di veicoli, disporre, tramite ordinanza, per il tempo strettamente necessario, la sospensione o la limitazione della circolazione.

La Concedente (ANAS) può, eventualmente, revocare la stessa.

1.6. Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade (rif. art. 175 C.d.S.)

È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle Autostrade:

- A. velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 cc se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cc se a motore termico;
- B. altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;
- C. veicoli non muniti di pneumatici;
- D. macchine agricole, macchine operatrici;
- E. veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;
- F. veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;
- G. veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli artt. 61 e 62 ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;
- H. veicoli le cui conformazioni di uso, equipaggiamenti e gommatura possono costituire pericolo alla circolazione.
- I. Veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.

Le esclusioni sopra riportate non si applicano ai veicoli appartenenti agli Enti Proprietari o Concessionari o da essi autorizzati. Ulteriori esclusioni possono essere disposte con ordinanza.

È inoltre vietata la circolazione dei pedoni e animali, eccezione fatta per le Aree di Servizio e le aree di Sosta.

È consentito soltanto il transito dei pedoni, dotati di indumento ad alta visibilità, lungo il ciglio destro della strada in presenza o meno di corsia di emergenza al solo scopo del raggiungimento dei punti per le richieste di soccorso (colonnine SOS), o per il posizionamento del triangolo di presegnalazione.

Nella sede autostradale e pertinenze è vietato:

- trainare veicoli che non siano rimorchi, tranne i soggetti autorizzati;
- richiedere o concedere passaggi;
- svolgere attività commerciali con offerta di vendita agli utenti, tranne i soggetti autorizzati;
- campeggiare, salvo che nelle aree destinate e per il periodo stabilito dall'ente proprietario o concessionario.

La sosta in corsia di emergenza non deve eccedere il tempo necessario per superare l'emergenza stessa che non deve protrarsi oltre le 3 ore.

Nelle aree di parcheggio e servizio è vietato lasciare in sosta il veicolo per un tempo superiore alle 24 ore ad eccezione che nei parcheggi riservati agli alberghi esistenti nell'ambito autostradale.

Decorsi tali termini, gli organi di Polizia possono provvedere, attraverso gli Enti e le Imprese autorizzate, alla rimozione ed al trasporto nei centri di raccolta autorizzati dei

veicoli in sosta che, per il loro stato o per altro fondato motivo, possono ritenersi abbandonati.

L'espletamento di prevenzione e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione spetta alla Polizia Stradale e, limitatamente ai compiti previsti, agli Ausiliari della Viabilità

In autostrada è inoltre vietato danneggiare, spostare, rimuovere o imbrattare la segnaletica stradale, ogni altro manufatto ad essa attinente, gettare, scaricare e depositare rifiuti o materiale di qualsiasi specie.

1.7. Comportamenti dei mezzi di servizio durante la circolazione in autostrada (rif. art. 176 C.d.S.)

Quando sussistono effettive esigenze di servizio, ai conducenti dei veicoli adibiti ai servizi dell'Autostrada e agli altri operatori, muniti di specifica autorizzazione, può essere consentito di:

- percorrere e/o attraversare a piedi la carreggiata,
- eseguire la manovra di inversione di marcia,
- eseguire l'inversione di marcia e attraversamento sui piazzali delle Autostazioni,
- la sosta, marcia e retromarcia sulle corsie di emergenza,
- il traino di veicoli in avaria,
- effettuare manovre di accesso ed uscita dai cantieri situati in Autostrada.

I conducenti nell'effettuare tali manovre devono adottare tutti gli accorgimenti necessari per evitare qualsiasi incidente o fatto lesivo per se stessi, per gli utenti o loro beni.

I veicoli nell'effettuare tali manovre devono tenere in funzione il dispositivo supplementare visivo a luce gialla lampeggiante (D.Lgs. 30.4.1992, n° 285 Codice della Strada, Art. 176, comma 12/13).

1.8. Veicoli e trasporti eccezionali - "T.E." (rif. art.10 C.d.S.)

Le disposizioni che regolano il transito dei T.E. prevedono che, i veicoli e trasporti che per le loro dimensioni o il loro carico eccedono i limiti stabiliti, siano soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione rilasciata dall'Ente proprietario o concessionario.

Tale autorizzazione è rilasciata volta per volta oppure per più transiti o per determinati periodi di tempo e possono essere imposti percorsi prestabiliti e la scorta della P.S. o della Scorta Tecnica.

Il T.E. militare è ammesso in autostrada anche privo dell'attestazione dell'avvenuto pagamento in quanto l'autorità militare può saldare a transito avvenuto.

1.9. Sigle ed abbreviazioni

MIT: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

SVCA: Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del MIT

ANAS : Azienda Nazionale Autonoma delle Strade

N.C.d.S. : Nuovo Codice della Strada

A.d.S. : Area di Servizio

C.O.A. : Centro Operativo Autostradale della Polizia Stradale

C.O. : Centrale Operativa (denominata anche Centro Assistenza Utente, Centro Operativo, Sala radio, Centro Radio Informativo, Centro Operativo di Controllo)

P.M.V. : Pannello a Messaggio Variabile

T.E. : Trasporti Eccezionali

P.S. : Polizia Stradale

P.L.: Polizia Locale

VV.F. : Vigili del Fuoco

G.d.F.: Guardia di Finanza

VV.UU.: Vigili Urbani

CC : Carabinieri

P.C. : Protezione Civile

DI: Decreto interministeriale

2. Norme di comportamento generali per l'esecuzione di attività in autostrada in presenza di traffico

2.1. Autorizzazioni degli operatori (art. 176 D. Lgs. 30.4.92 n.285 Nuovo Codice della Strada)

Gli operatori devono essere dotati di specifico documento rilasciato dal competente Servizio della Società concessionaria che autorizza il lavoratore per effettive esigenze di servizio, ad uno o più dei seguenti comportamenti e manovre:

1. Inversione del senso di marcia in autostrada.
2. Inversione del senso di marcia e attraversamento sui piazzali di stazione.
3. Sosta in piazzola e in corsia di emergenza.
4. Retromarcia in corsia di emergenza.
5. Marcia in corsia di emergenza.
6. Percorrenza a piedi della carreggiata/corsia di emergenza e tratti di banchina.
7. Attraversamento a piedi della carreggiata.
8. Manovre di immissione e di uscita dai cantieri di lavoro.

Nell'adottare i comportamenti e nell'effettuare le manovre sopradette, dovranno essere attivati i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato l'automezzo sia di giorno che di notte.

I comportamenti e le manovre devono essere eseguiti con l'adozione di tutte le cautele atte a scongiurare qualsiasi pericolo di incidente e ad evitare turbative al traffico.

E' cura del soggetto che ha richiesto l'autorizzazione in questione per i propri collaboratori, comunicare tempestivamente al servizio che l'ha rilasciata eventuali variazioni (pensionamenti, uscite, mutamenti posizione, ecc.), per le quali l'autorizzazione deve essere sostituita o ritirata.

Lo stesso provvederà a richiederne il rinnovo alla scadenza nel caso del permanere delle condizioni che ne hanno motivato il rilascio.

Le autorizzazioni dovranno essere in possesso delle persone autorizzate ed esibite su richiesta dei Funzionari delle Società e degli agenti della Polizia Stradale.

2.2. Dotazione di dispositivi di protezione individuale (DPI)

I lavoratori devono essere dotati di indumenti ad alta visibilità che devono rispondere a quanto previsto dal decreto legislativo 4 dicembre 1992 n. 475, dal decreto ministeriale 9 giugno 1995, dal decreto legislativo 2 gennaio 1997, n. 10.

Tali indumenti, conformemente al DM 10/07/2002, devono essere almeno in classe 2. Per le attività di cui al DM 4/3/2013 è obbligatorio l'utilizzo di indumenti ad alta visibilità in classe 3; l'equivalenza di tale classe di visibilità può essere assicurata dalla combinazione di indumenti che abbiano uguale o superiore superficie di fluorescenza e retro riflettenza (ad esempio, pantalone classe 2 più gilet di classe 2).

Particolare attenzione deve essere rivolta al buono stato degli indumenti ad alta visibilità che garantiscono la visibilità degli addetti a distanza.

Tali indumenti dovranno essere già indossati prima dell'inizio delle attività su strada.

2.3. Limitazioni operative legate a particolari condizioni ambientali

In caso di nebbia, di precipitazioni nevose o, comunque, di condizioni che possano limitare notevolmente la visibilità o le caratteristiche di aderenza della pavimentazione, non è consentito effettuare operazioni che comportino l'esposizione al traffico di operatori e di veicoli nonché l'installazione di cantieri stradali e relativa segnaletica di preavviso e di delimitazione.

Nei casi in cui le condizioni negative dovessero sopraggiungere successivamente all'inizio delle attività, queste dovranno essere immediatamente sospese. Se possibile, è necessario rimuovere il cantiere sempre che la smobilitazione dello stesso e la rimozione della relativa segnaletica non costituisca un pericolo più grave per i lavoratori e l'utenza stradale.

Previa preliminare autorizzazione della Centrale Operativa, sarà compito del preposto incaricato di posare la segnaletica valutare se le condizioni di visibilità e di aderenza delle pavimentazione, consentono di posare la stessa.

Nel divieto non rientrano i seguenti casi:

- lavori ed interventi di emergenza (per esempio, incidenti);
- lavori ed interventi aventi carattere di indifferibilità (per esempio, attuazione dei piani per la gestione delle operazioni invernali) in quanto intesi ad eliminare situazioni di più grave pericolo per la circolazione.

2.4. Presegnalamento delle attività in presenza di traffico

Tutte le attività in presenza di traffico devono essere svolte nel rispetto del D.Lgs 30/04/1992 n. 285 - Nuovo Codice della Strada s.m.i., del D.P.R. 16/12/1992 n. 495/92 - Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada e s.m.i.

L'attività deve essere sempre opportunamente presegnalata al fine di:

- preavvisare l'utenza della presenza di lavori;
- indurre una maggiore prudenza;
- consentire regolare manovra di rallentamento della velocità dei veicoli sopraggiungenti.

La presegnalazione dovrà essere effettuata, a seconda del tipo di attività e delle condizioni di traffico, mediante l'utilizzo di una delle seguenti tipologie di segnalazione o di una combinazione delle stesse:

- sbandieramento
- moviere meccanico
- pannelli a messaggio variabile (PMV)
- segnaletica temporanea di cui al DM del 10/07/2002 - Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo;
- dispositivi di segnalazione visiva supplementare (es.: giro-faro) installati sul veicolo (quest'ultima tipologia di presegnalazione solo per le attività di breve durata).

2.5. Effettuazione della presegnalazione mediante sbandieramento

Lo sbandieramento per la segnalazione di inizio intervento è effettuato facendo oscillare lentamente la bandiera: l'oscillazione deve avvenire orizzontalmente, all'altezza della cintola, senza movimenti improvvisi, con cadenza regolare, stando sempre rivolti verso il traffico, in modo da permettere all'utente in transito di percepire l'attività in corso ed effettuare una regolare e non improvvisa manovra di rallentamento.

La presegnalazione deve durare il minor tempo possibile ed i lavoratori che la eseguono si devono portare, appena possibile, a valle della segnaletica installata o comunque al di fuori di zone direttamente esposte al traffico veicolare.

Nella scelta del punto di inizio dell'attività di sbandieramento sono privilegiati i tratti in rettilineo; vengono evitati stazionamenti:

- in curva;
- immediatamente prima e dopo una galleria;
- all'interno di una galleria quando lo sbandieramento viene eseguito per presegnalare all'utenza la posa di segnaletica stradale.

Al fine di consentire un graduale rallentamento è opportuno che la segnalazione venga effettuata a debita distanza dalla zona dove inizia l'interferenza con il normale transito veicolare, comunque nel punto che assicura maggiore visibilità e maggiori possibilità di fuga in caso di pericolo.

Per l'esecuzione in sicurezza delle attività di sbandieramento gli operatori devono:

- scendere, se possibile, dal veicolo dal lato non esposto al traffico veicolare;
- iniziare subito la segnalazione;
- camminare sulla banchina o sulla corsia di emergenza fino a portarsi in posizione sufficientemente anticipata rispetto al punto di intervento in modo da consentire agli utenti un ottimale rallentamento;
- segnalare con lo sbandieramento fino a che non siano cessate le esigenze di presegnalazione;
- utilizzare dispositivi luminosi o analoghi dispositivi se l'attività viene svolta di notte o in condizioni di scarsa visibilità.

Nel caso in cui queste attività debbano protrarsi nel tempo, per evitare pericolosi abbassamenti del livello di attenzione, gli sbandieratori devono essere avvicinati nei compiti da altri operatori.

Tutte le volte che non è possibile la gestione degli interventi a vista, gli operatori impegnati nelle operazioni di sbandieramento si tengono in contatto, tra di loro o con il preposto, mediante l'utilizzo di idonei sistemi di comunicazione di cui devono essere dotati.

In presenza di particolari caratteristiche planimetriche della tratta interessata (ad esempio, gallerie, serie di curve, svincoli...), lo sbandieramento può comprendere anche più di un operatore.

Istruzione operativa
Sbandieramento
<ul style="list-style-type: none">- Mettersi sul lato della strada nel punto che offre maggiori condizioni di sicurezza, visibilità e fuga in caso di pericolo

– Posizionarsi in modo da essere visti senza mettere a rischio la propria incolumità
– Effettuare la segnalazione a debita distanza rispetto all'evento da segnalare
– Non effettuare movimenti improvvisi, ma con cadenza regolare

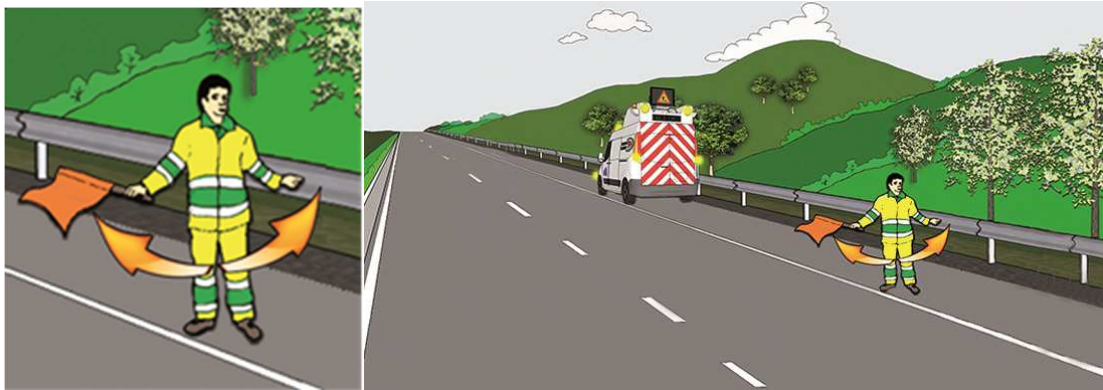


Figura 1 – Sbandieramento

2.6. Marcia e manovre in corsia di emergenza o banchina

Le fermate, la marcia e qualsiasi manovra sulla corsia di emergenza o sulle banchine sono effettuate a velocità moderata previa attivazione dei dispositivi di segnalazione supplementari del veicolo.

Tutte le manovre sono eseguite in modo tale da generare il minimo ingombro possibile e, in corsia di emergenza, esclusivamente all'interno della striscia continua e per limitate percorrenze.

Nel caso in cui la marcia sulla corsia di emergenza avvenga in presenza di veicoli in coda, si deve prestare particolare attenzione alla eventuale presenza di pedoni discesi dai veicoli in coda e ad eventuali veicoli che si immettono sulla corsia di emergenza.

Istruzione operativa
Marcia in corsia di emergenza
La marcia in corsia di emergenza è consentita, solo per effettive esigenze di servizio, al personale dotato di apposita autorizzazione, previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico
– Azionare i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato il veicolo.
– Effettuare la manovra esclusivamente all'interno della striscia continua
– Percorrere la corsia di emergenza a velocità moderata.
– Azionare, se in dotazione al mezzo, il pannello a messaggio variabile con apposito pittogramma e le frecce di emergenza.
– Prestare attenzione ai veicoli che si immettono impropriamente (e non) nella corsia di emergenza.
– Prestare attenzione ad eventuali veicoli fermi o ostacoli presenti in corsia d'emergenza.
– Prestare attenzione ai pedoni scesi dai veicoli eventualmente in coda.



Figura 2 – Marcia in corsia di emergenza

Istruzione operativa
Retromarcia in corsia di emergenza
La retromarcia in corsia di emergenza è consentita, solo per effettive esigenze di servizio, al personale dotato di apposita autorizzazione, previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico e rispettando le istruzioni di sicurezza di seguito riportate
– Azionare i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato l'automezzo.
– Effettuare la manovra esclusivamente all'interno della striscia continua.
– Effettuare la manovra a velocità ridotta.
– Fermarsi al sopraggiungere di altri veicoli o in presenza di ostacoli.
– Azionare, se in dotazione al mezzo, il pannello a messaggio variabile con apposito pittogramma (in base all'evento da segnalare).
– Prestare attenzione ai veicoli che si immettono impropriamente (e non) nella corsia di emergenza.
– Prestare attenzione ai pedoni scesi da veicoli eventualmente in coda
– In mancanza di avvisatore acustico di retromarcia sul veicolo con presenza di operatori a terra preavvisare la manovra tramite clacson del mezzo o comunicazione radio.



Figura 3 – Retromarcia in corsia di emergenza

Istruzione operativa
Inversione di marcia e attraversamento sui piazzali di stazione
La manovra di inversione di marcia e attraversamento sui piazzali di stazione è consentita, solo per effettive esigenze di servizio, al personale dotato di apposita autorizzazione, previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico, rispettando le istruzioni di sicurezza di seguito riportate
<ul style="list-style-type: none"> – Azionare i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato l'automezzo
<ul style="list-style-type: none"> – Posizionarsi in prossimità della segnaletica orizzontale di separazione dei due sensi di marcia
<ul style="list-style-type: none"> – Verificare che non ci siano veicoli in arrivo o che siano sufficientemente lontani
<ul style="list-style-type: none"> – Dare sempre la precedenza ai veicoli in transito sul piazzale

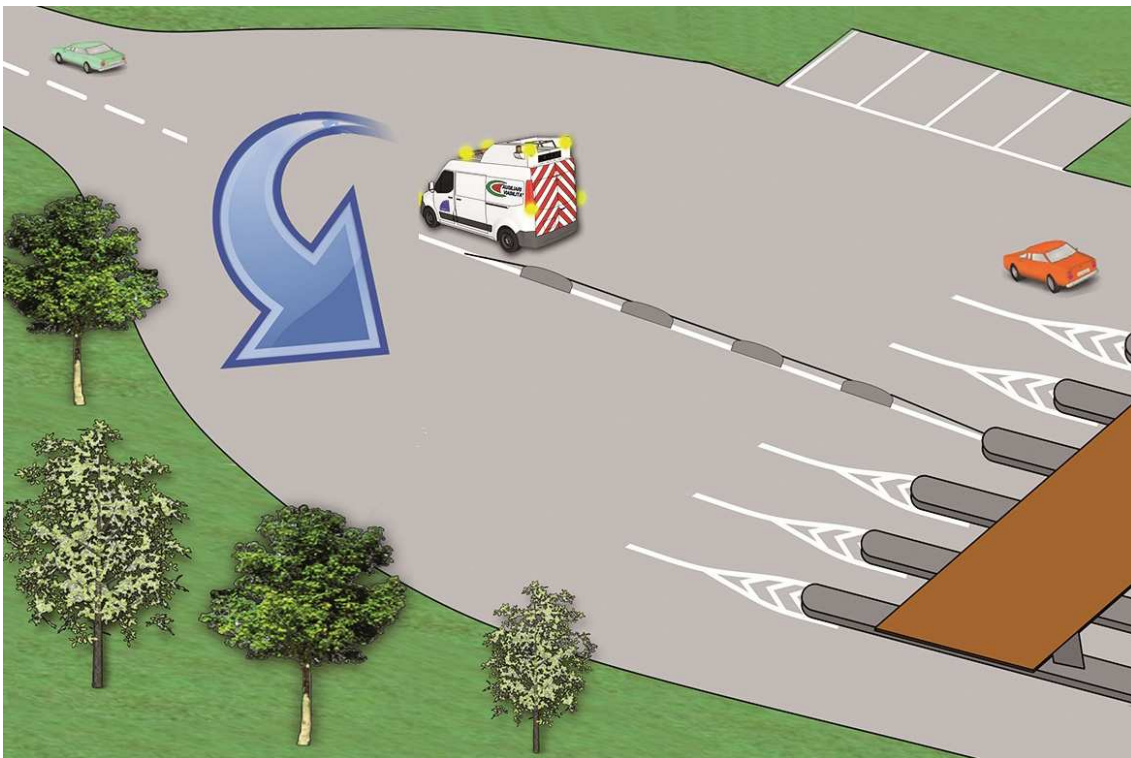


Figura 4 – Manovra di inversione di marcia ed attraversamento sui piazzali di stazione

2.7. Entrata ed uscita dal cantiere

Le manovre di accesso ed uscita dai cantieri situati lungo le tratte stradali sono consentite, solo per effettive esigenze di servizio, al personale dotato di apposita autorizzazione, previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico veicolare.

All'interno del cantiere mantenere velocità ridotta e prestare attenzione agli operatori al lavoro ed ai macchinari/attrezzature di cantiere.

2.7.1. Strade con una corsia per senso di marcia

Per l'effettuazione in sicurezza delle manovre di entrata nelle aree di cantiere il conducente, nella fase di avvicinamento al raccordo obliquo, aziona i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e l'indicatore di direzione destro.

Successivamente porta il veicolo sul limite destro della corsia di emergenza o della banchina quando presenti.

L'entrata in area di cantiere avviene di norma in corrispondenza del limite destro della testata (raccordo obliquo) e nei casi in cui ciò non dovesse essere possibile viene effettuata in un punto del tratto delimitato previa segnalazione all'utenza della manovra mediante l'utilizzo dei dispositivi luminosi supplementari e di direzione.

Nel caso di mezzi d'opera e soprattutto quando la manovra comporta una temporanea occupazione della corsia aperta al traffico, sia in entrata che in uscita, si utilizzano opportuni provvedimenti di regolamentazione del traffico (ad esempio, senso unico alternato a vista, senso unico alternato con semafori).

Per l'uscita dalle aree di cantiere, a seconda della tipologia di intervento ed in funzione degli spazi di manovra disponibili, le manovre di uscita dalla zona di lavoro con immissione nella corrente di traffico vengono di norma effettuate in corrispondenza della fine della zona di intervento, a partire dal limite destro della corsia di emergenza o della banchina, se presenti, previa attivazione dei dispositivi supplementari a luce

lampeggiante e dell'indicatore di direzione sinistro ed in assenza di traffico sopraggiungente a cui viene data sempre la precedenza.

Nel caso di cantieri non transitabili, l'uscita dalla zona di lavoro avviene lungo il tratto delimitato adiacente la corsia aperta al traffico, mediante immissione diretta nella corrente di traffico previa attivazione dei dispositivi supplementari a luce lampeggiante e dell'indicatore di direzione sinistro.

In quest'ultimo caso la manovra avviene nel rispetto del sistema di regolamentazione del traffico adottata (ad esempio, senso unico alternato a vista, senso unico alternato con semafori), in assenza di traffico sopraggiungente a cui sarà data sempre la precedenza.

2.7.2. Strade con più corsie per senso di marcia

Per l'effettuazione in sicurezza delle manovre di entrata nelle aree di cantiere, nel caso di una chiusura della corsia di marcia il conducente, nella fase di avvicinamento alla testata aziona i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e l'indicatore di direzione destro.

Successivamente il conducente porta il veicolo sul limite destro della corsia di emergenza o della banchina, quando presenti, ed entra in area di cantiere portandosi al di là della testata.

Per le manovre di uscita il conducente si porta sul margine destro della carreggiata ed esce dall'area di cantiere percorrendo la corsia di emergenza o la banchina, quando presenti, fino a quando l'assenza di traffico sopraggiungente consenta di immettersi sulla normale corsia di marcia, previa segnalazione della manovra con i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e dell'indicatore di direzione sinistro.

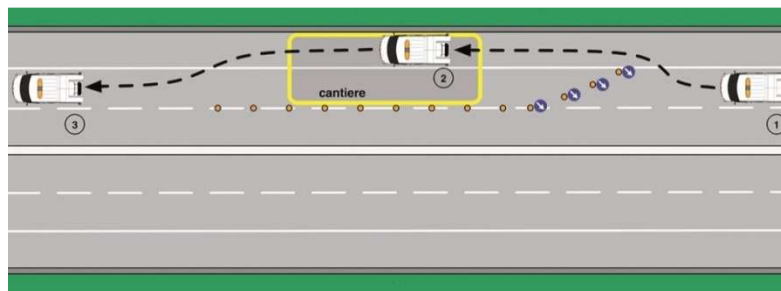


Figura 5 – Manovra di ingresso e uscita dai cantieri in caso di chiusura della prima corsia (corsia di marcia)

Nel caso in cui non sia presente la corsia di emergenza oppure sia tale da non permettere l'entrata nell'area di cantiere dalla destra della testata, la procedura da seguire è quella descritta per il cantiere di chiusura della corsia di sorpasso.

La medesima procedura viene adottata per l'entrata e uscita da un cantiere che occupa l'intera carreggiata transitabile. Per l'effettuazione in sicurezza delle manovre di entrata nelle aree di cantiere nel caso di una chiusura della corsia di sorpasso o di chiusura di corsia di marcia in caso di assenza/impraticabilità della corsia di emergenza, il conducente, nella fase di avvicinamento alla testata azionerà i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e l'indicatore di direzione indicante la manovra che verrà effettuata (il sinistro in caso di corsia di sorpasso chiusa o il destro nel caso di chiusura di corsia di marcia in caso di assenza/impraticabilità della corsia di emergenza) e, sorvegliando costantemente il traffico sopraggiungente, porta il veicolo al di là della testata, entrando in cantiere in area libera da depositi/mezzi o persone al lavoro.

Per le manovre di uscita il conducente, accertandosi che nessun veicolo sopraggiunga dal retro, sull'adiacente corsia aperta al traffico, avanza con il veicolo sulla corsia chiusa

al traffico fin quando l'assenza di traffico sopraggiungente consenta di immettersi sulla normale corsia aperta al traffico, segnalando la manovra con i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e con l'indicatore di direzione indicante la manovra che verrà effettuata (il destro in caso di corsia di sorpasso chiusa o il sinistro nel caso di chiusura di corsia di marcia in caso di assenza/impraticabilità della corsia di emergenza).

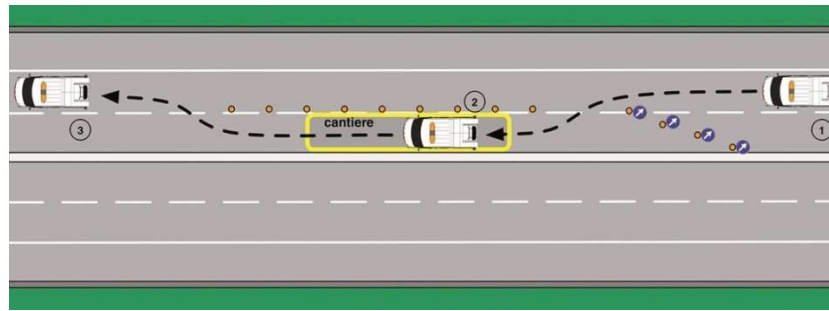


Figura 6 – Manovra di accesso e uscita dai cantieri in caso di chiusura della corsia di sorpasso

Per l'effettuazione in sicurezza delle manovre di uscita dalle aree di cantiere dove le stesse non siano transitabili

per effettuare in sicurezza l'uscita dalle aree di cantiere il conducente si porta sul margine destro della corsia di emergenza o della banchina che percorre in retromarcia fino a portarsi oltre la prima riduzione del traffico (il primo raccordo obliquo che incontra l'utenza veicolare).

Da questa posizione il conducente, previa segnalazione della manovra con attivazione dei dispositivi supplementari a luce lampeggiante e dell'indicatore di direzione sinistro, in assenza di traffico sopraggiungente, si immette sulla corsia aperta al traffico e prosegue incanalandosi verso la deviazione.

Nel caso in cui non sia presente la corsia di emergenza oppure sia tale da non permettere l'uscita dall'area di cantiere dalla destra della testata, la procedura da seguire è la seguente: il conducente, accertandosi che nessun veicolo sopraggiunga dal retro, sull'adiacente corsia di marcia, verificata l'assenza di traffico sopraggiungente che consenta di immettersi sull'adiacente corsia aperta al traffico, si sposta sulla stessa segnalando comunque la manovra con i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e con l'indicatore di direzione sinistro.

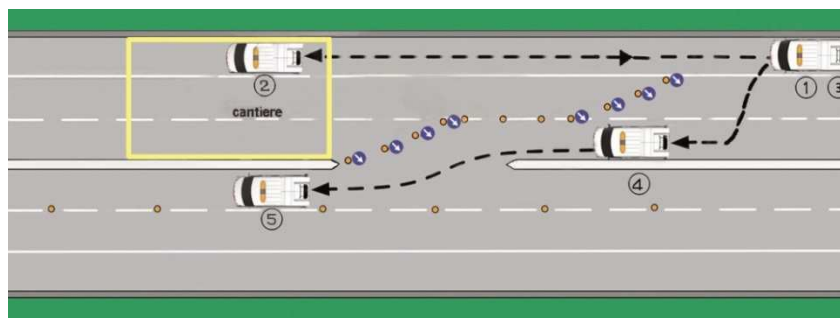


Figura 7 – Deviazione – Entrata ed uscita dal cantiere che occupa l'intera carreggiata transitabile

Per l'effettuazione in sicurezza della manovre di entrata all'interno di aree di cantiere segnalate con cantieri mobili, il conducente, previa segnalazione della manovra con i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e gli indicatori di direzione, esegue l'entrata nell'area di cantiere collocandosi dopo l'ultimo segnale mobile di protezione (fig. II 401, articolo 39, regolamento codice della strada).

Le manovre in uscita da un cantiere mobile vengono eseguite in assenza di traffico sopraggiungente e previa attivazione dei dispositivi supplementari a luce lampeggiante e degli indicatori di direzione indicanti la manovra che verrà effettuata.

2.8. Veicoli operativi

2.8.1. Modalità di sosta o di fermata del veicolo

La sosta, o anche la sola fermata, costituisce un elevato fattore di rischio sia per l'utenza che per gli operatori e sono consentite unicamente per eseguire le operazioni di posa in opera delle segnaletiche temporanee, verifiche e controlli di rapida esecuzione e per la segnalazione di pericolo all'utenza (ad esempio, incidenti, rimozione di ostacoli, soccorso dei veicoli in avaria).

La sosta avviene comunque in zone con ampia visibilità, distanti da dossi, da curve, dall'ingresso di gallerie o immediatamente dopo l'uscita da una galleria.

Durante le soste il conducente e gli addetti non possono rimanere all'interno del mezzo se non per effettive esigenze tecnico-operative.

Nelle ipotesi di cui al primo capoverso, la sosta è consentita nel rispetto di una o più delle seguenti condizioni:

- la presenza di una banchina;
- la presenza della corsia di emergenza;
- la presenza di piazzole di sosta;
- all'interno di zone di lavoro opportunamente delimitate;
- all'interno dei piazzali di stazione, in aree marginali degli stessi o all'interno delle piste di esazione chiuse al traffico.

Per le strade prive di banchina o di corsie di emergenza la sosta o la fermata per effettuare le operazioni di cui al primo capoverso deve avvenire con una opportuna presegnalazione all'utenza, realizzata mediante uno o più veicoli opportunamente attrezzati.

Quanto sopra non si applica nei casi di comprovata emergenza, di cui al successivo paragrafo 6.

Prima di ogni fermata e durante gli spostamenti lenti, il conducente osserva, attraverso lo specchio retrovisore, il traffico sopraggiungente mantenendo costantemente in azione i dispositivi supplementari a luce lampeggiante e gli indicatori di direzione.

A seguito della fermata, nelle operazioni di discesa o salita di persone da un veicolo, nel carico o scarico di materiale, nell'apertura di portiere, ribaltamento di sponde, di norma e fatte salve particolari situazioni di emergenza, è evitata ogni possibile occupazione della parte di carreggiata aperta al traffico.

Le soste e le fermate sono supportate da "attività di presegnalazione" come previsto al paragrafo 2.4, che consenta, con un buon anticipo, l'avvistamento del veicolo da parte dell'utenza veicolare.

Durante le soste il conducente posiziona l'autoveicolo sull'estremo margine destro della corsia di emergenza o della banchina, sterza le ruote verso il bordo esterno della carreggiata e consente la salita e la discesa degli operatori possibilmente dal lato non esposto al traffico veicolare.

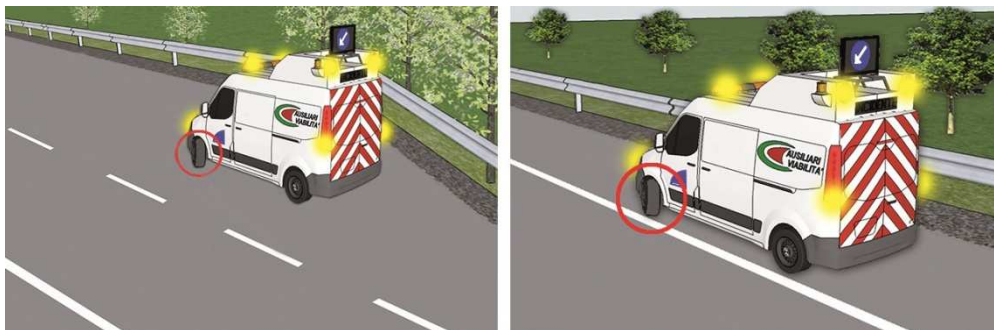


Figura 8 – Fermata del mezzo in piazzola di emergenza o in corsia di emergenza

Istruzione operativa
Fermata del mezzo
<p>La fermata del mezzo deve avvenire di norma nelle piazzole/corsia di emergenza in prossimità del luogo in cui è necessario effettuare le attività di competenza.</p> <p>In assenza di piazzole/corsia di emergenza è consentita la fermata sulle corsie di marcia solo in presenza di situazioni di emergenza (vedi paragrafo 6).</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Osservare il traffico sopraggiungente, prima di effettuare la manovra
<ul style="list-style-type: none"> – In prossimità della fermata rallentare l'andatura azionando i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato l'automezzo e l'indicatore di direzione destro – Verificare sulla tastiera il funzionamento del PMV (qualora presente)
<ul style="list-style-type: none"> – Spostare il mezzo in corsia di emergenza o in piazzola di emergenza marciando lentamente in prossimità dell'arresto

2.8.2. Fermata e sosta del veicolo in galleria

Tranne che per i casi esplicitamente e diversamente disciplinati o per situazioni di emergenza, non è consentita la sosta all'interno delle gallerie se non all'interno di piazzole di sosta, corsie di emergenza o delimitazioni di cantieri.

Per l'effettuazione in sicurezza di una fermata programmata di un veicolo di servizio all'interno di una galleria sprovvista di corsia di emergenza (ad esempio, per eseguire un'ispezione) si deve:

- informare l'utenza veicolare mediante l'inserimento dell'evento sui pannelli a messaggio variabile in itinere, se presenti lungo il tronco ed all'interno della galleria;
- posizionare prima dell'imbocco della galleria un ulteriore veicolo che abbia attivato i dispositivi supplementari a luce lampeggiante ed i pannelli luminosi con segnali a messaggio variabile;
- segnalare l'evento al traffico in arrivo mediante "sbandieramenti".

2.8.3. Discesa dal mezzo

La discesa dai veicoli di servizio avviene prioritariamente dal lato destro, cioè dal lato non esposto al traffico veicolare.

La discesa dal lato sinistro può essere consentita in presenza di barriere fisiche che impediscono l'apertura delle portiere dal lato destro o al conducente, dopo che il

mezzo sia stato parcheggiato in modo tale che l'apertura della portiera invada il meno possibile la carreggiata aperta al traffico.

Nel caso di uscita dal lato sinistro gli operatori, mantenendo lo sguardo rivolto al traffico, devono limitare il più possibile l'occupazione della carreggiata aperta al traffico e, per le strade in cui è presente, evitano di sporgersi oltre la linea di delimitazione della corsia di emergenza.

Nel caso di soste prolungate, a seconda della categoria di strada, il conducente e gli addetti rimangono il meno possibile all'interno dell'autoveicolo o nelle sue immediate vicinanze.

Istruzione operativa
Discesa e salita dal mezzo
<ul style="list-style-type: none">- Verificare tramite specchietto retrovisore il sopraggiungere dei veicoli- Scendere possibilmente dal lato destro- In caso di discesa dal lato sinistro:<ul style="list-style-type: none">o parcheggiare in modo che la portiera invada il meno possibile la corsia di marciao non sporgersi oltre la linea di delimitazione della corsia di emergenza (ove presente)

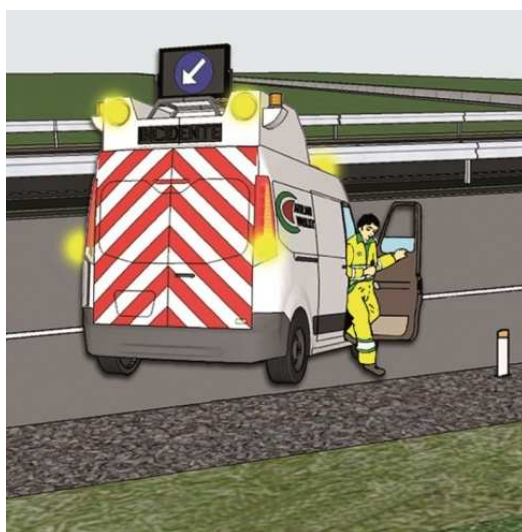


Figura 9 – Discesa e salita dal mezzo

2.8.4. Ripresa della marcia con l'autoveicolo

Prima di riprendere la marcia il conducente dà obbligatoriamente la precedenza ai veicoli sopraggiungenti, segnalando le sue intenzioni con gli indicatori luminosi di direzione ed i dispositivi lampeggianti di segnalazione che vengono spenti una volta inseriti nel normale flusso veicolare.

2.9. Spostamento a piedi

La presenza degli operatori in transito pedonale viene opportunamente presegnalata come previsto al paragrafo 2.4.

Lo spostamento a piedi su strade e autostrade aperte al traffico veicolare è consentito esclusivamente per effettive esigenze operative di intervento.

Nei casi in cui si rendano necessari spostamenti a piedi, gli stessi devono essere brevi, effettuati in unica fila, lungo il bordo della carreggiata, sull'estremo margine destro della corsia di emergenza o della banchina, senza intralcio alla circolazione e sempre con lo sguardo rivolto verso il flusso veicolare (flusso in avvicinamento), facendo in modo di potersi accorgere per tempo di eventuali comportamenti pericolosi degli utenti (ad esempio l'invasione della corsia di emergenza su cui si sta camminando).

Senza un adeguato rinforzo dell'attività di presegnalazione all'utenza, non sono consentiti spostamenti di personale a piedi:

- in galleria con o senza corsia di emergenza o banchina o marciapiedi;
- nelle immediate vicinanze degli imbocchi delle gallerie;
- nelle immediate vicinanze delle uscite delle gallerie;
- in curva (curve aventi un raggio di curvatura inferiore a 600 m);
- nelle immediate vicinanze delle uscite dalle curve;
- lungo i tratti o opere d'arte sprovvisti di corsia di emergenza o banchina;
- in condizioni di scarsa visibilità;
- in caso di impossibilità di sosta dell'autoveicolo in prossimità del luogo di intervento.

Gli spostamenti a piedi non sono effettuati in caso di nebbia, precipitazioni nevose, di notte o, comunque, in condizioni che possano gravemente limitare la visibilità o le caratteristiche di aderenza della pavimentazione, salvo le situazioni di comprovata emergenza, secondo quanto previsto al paragrafo 6.

2.9.1. Spostamento a piedi in presenza di autoveicolo

Nel caso in cui si rendano necessari spostamenti a piedi in maniera coordinata allo spostamento di un autoveicolo, quest'ultimo deve sempre seguire gli addetti mantenendo una distanza tale da preservarli dal rischio di investimento accidentale

Istruzione operativa
SPOSTAMENTO A PIEDI
Lo spostamento a piedi lungo la carreggiata è consentito solo per effettive esigenze di servizio al personale dotato di apposita autorizzazione, previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico
<ul style="list-style-type: none">- Tenersi sull'estremo margine destro della corsia di emergenza.- Formare una fila unica, se sono presenti due o più operatori .- Precedere sempre, di almeno 50 m, l'eventuale automezzo che segue l'operatore.- In assenza di corsia di emergenza arrestare il veicolo in piazzola di emergenza, procedere lungo il margine destro della carreggiata e, se possibile, all'esterno del guardavia assistito da presegnalazione.

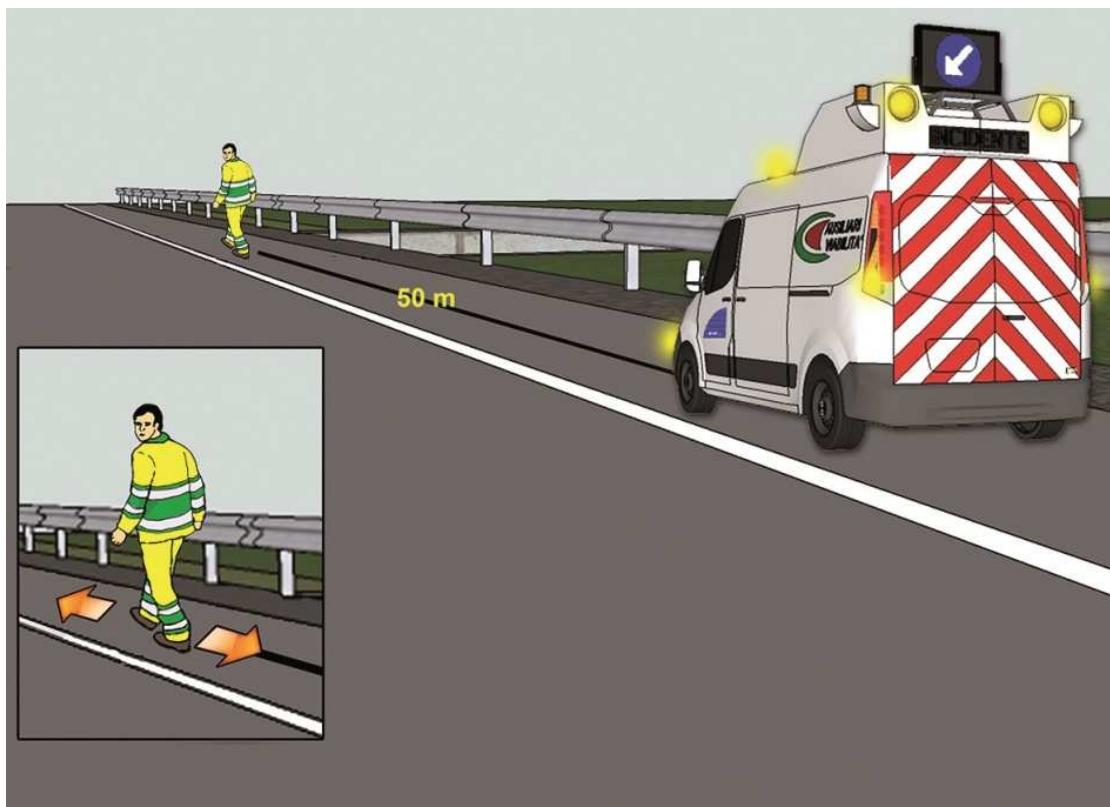


Figura 10 – Spostamento a piedi lungo la corsia d'emergenza

2.9.2. Modalità dell'eventuale rinforzo della presegnalazione nei casi previsti

Il transito pedonale degli operatori nei casi in cui è necessario un rinforzo della presegnalazione può avvenire tramite ulteriore sbandieramento, apposizione di segnaletica temporanea o l'utilizzo di ulteriori mezzi dotati di pannelli luminosi a messaggio variabile.

L'eventuale attività di sbandieramento è eseguita tramite operatore collocato a valle della segnaletica temporanea, opportunamente posizionato prima del punto pericoloso ed in modo da essere il meno possibile esposto al traffico veicolare.

Nei trasferimenti a piedi in galleria il primo della fila, se lo spostamento avviene in senso contrario al traffico, o l'ultimo della fila, se avviene nello stesso senso, segnala la presenza di persone in transito mediante l'utilizzo di un ulteriore sbandieratore munito, nei casi di scarsa visibilità, di dispositivi luminosi a luce intermittente.

Istruzione operativa
SPOSTAMENTO A PIEDI IN GALLERIA ALL'INTERNO DI CANTIERI
<ul style="list-style-type: none"> – Arrestare il mezzo entro delimitazioni di cantieri o piazzole o corsie di emergenza eventualmente presenti. – Tenersi all'interno della corsia chiusa al traffico. – Formare una fila unica, se sono presenti due o più operatori. – Segnalare la propria presenza con un utilizzo di un ulteriore sbandieratore munito, nei casi di scarsa visibilità, di dispositivi luminosi a luce intermittente.

2.9.3. Attraversamento a piedi delle carreggiate

Gli attraversamenti devono essere limitati ed effettuati garantendo le migliori condizioni di sicurezza.

Essi sono consentiti esclusivamente per esigenze di servizio e devono essere effettuati perpendicolarmente all'asse stradale nel minor tempo possibile, con margine di sicurezza rispetto ai veicoli sopraggiungenti ed in condizioni di buona visibilità.

Per le strade con almeno due corsie per senso di marcia l'attraversamento è consentito previa valutazione dell'esistenza e della praticabilità di idonee modalità operative alternative dell'attraversamento a garanzia degli operatori.

Nei casi in cui l'attraversamento è consentito vengono adottate le seguenti cautele:

- gli addetti, prestando la massima attenzione e rivolgendo lo sguardo al traffico, rimangono in attesa del momento più opportuno per attraversare la carreggiata;
- l'attraversamento avviene in condizioni di massima visibilità, perpendicolarmente alla carreggiata, nel minore tempo possibile, in un'unica soluzione, senza soste intermedie, con margine di sicurezza rispetto ai veicoli sopraggiungenti (dopo essersi accertati che nessun veicolo sia in arrivo o che il primo in arrivo sia sufficientemente lontano da garantire l'attraversamento stesso);
- in ogni caso, e soprattutto lungo i tratti a visibilità ridotta (ad esempio, in presenza di dossi o curve), l'attraversamento è preavvisato da adeguata presegnalazione (pannelli a messaggio variabile, ove possibile, dispositivi lampeggianti supplementari, sbandieramento o una combinazione di questi)

2.10. Regolamentazione del traffico con movieri

Per la regolamentazione del senso unico alternato o comunque per le fermate temporanee del traffico, quando non è possibile la gestione a vista, possono essere utilizzati sistemi semaforici temporizzati o movieri; in tal ultimo caso gli stessi utilizzano le palette rosso/verde (figura II 403, articolo 42, regolamento codice della strada), e si collocano di norma in posizione anticipata rispetto al raccordo obliquo ed in particolare, per le strade tipo "C" ed "F" extraurbane, dopo il segnale di "strettoia" (fig. II 384, 385, 386, articolo 31 regolamento codice della strada), avendo costantemente cura di esporsi il meno possibile al traffico veicolare.

Nel caso in cui queste attività si protraggano nel tempo, per evitare pericolosi abbassamenti del livello di attenzione, i movieri devono essere avvicinati nei compiti da altri operatori.

Tutte le volte che non è possibile la gestione degli interventi a vista, gli operatori impegnati come movieri si tengono in contatto tra di loro o con il preposto, mediante l'utilizzo di idonei sistemi di comunicazione di cui devono essere dotati.

Le fermate dei veicoli in transito con movieri, sono comunque effettuate adottando le dovute cautele per evitare i rischi conseguenti al formarsi di code.

2.11. Rallentamento controllato del traffico

Per svolgere in sicurezza alcune attività, gli operatori intervenuti possono richiedere alla Centrale Operativa l'intervento della Polizia Stradale, che rallenti il traffico in modo tale da permettere l'intervento. Tale metodologia di intervento è comunemente denominata "safety car".

Il numero di automezzi che devono intervenire per il rallentamento controllato del traffico dipende dal numero di corsie libere al traffico presenti nel tratto interessato.

È possibile eseguire l'operazione di rallentamento del traffico senza il supporto di una pattuglia di P.S. previa autorizzazione del COA.

Quando la squadra di supporto avrà attivato il rallentamento controllato del traffico comunicherà direttamente al personale che ha richiesto l'intervento, o in alternativa passando per la Centrale Operativa, le seguenti notizie:

- l'inizio del provvedimento di rallentamento del traffico
- la chilometrica progressiva a cui si trova
- l'ultimo mezzo che ha superato il rallentamento

La squadra sul posto, visto transitare l'ultimo mezzo segnalato precedentemente e atteso un congruo intervallo di tempo che assicuri che non sopraggiungano veicoli eventualmente superati dal mezzo stesso, eseguirà il lavoro per cui era necessario il rallentamento controllato del traffico.

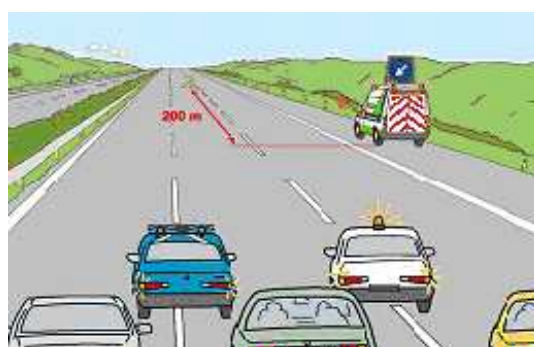
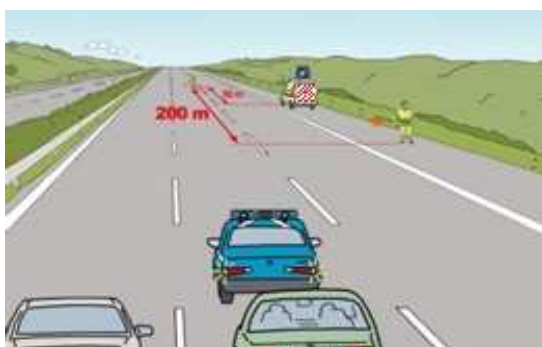
Il mezzo utilizzato per il rallentamento del traffico deve immettersi dalla corsia di emergenza nel momento di traffico minore e con un'accelerazione tale da poter raggiungere la velocità del traffico sopraggiungente, oppure da una corsia di accelerazione di una stazione autostradale di un'area di servizio o di un'area di sosta, attivando tutti i dispositivi di segnalamento di cui è dotato; raggiunto dal traffico dovrà attuare un rallentamento progressivo del traffico.

Se la squadra sul mezzo che effettua il rallentamento del traffico è composta da due persone, il passeggero dovrà segnalare la situazione di pericolo mediante sbandieramento, facendo sporgere l'apposita bandiera dal finestrino.

Il rallentamento controllato del traffico deve essere attivato superato l'ultimo punto di immissione dei veicoli (aree di Servizio, caselli, aree di parcheggio, ecc.), a meno che gli stessi punti di immissione non siano stati preventivamente chiusi e controllati.

L'attività dovrà essere svolta in maniera coordinata tra i mezzi che devono rallentare il traffico e la squadra che deve operare sul posto.

Nel caso si preveda la formazione di code/rallentamenti è necessario presegnalare il pericolo.



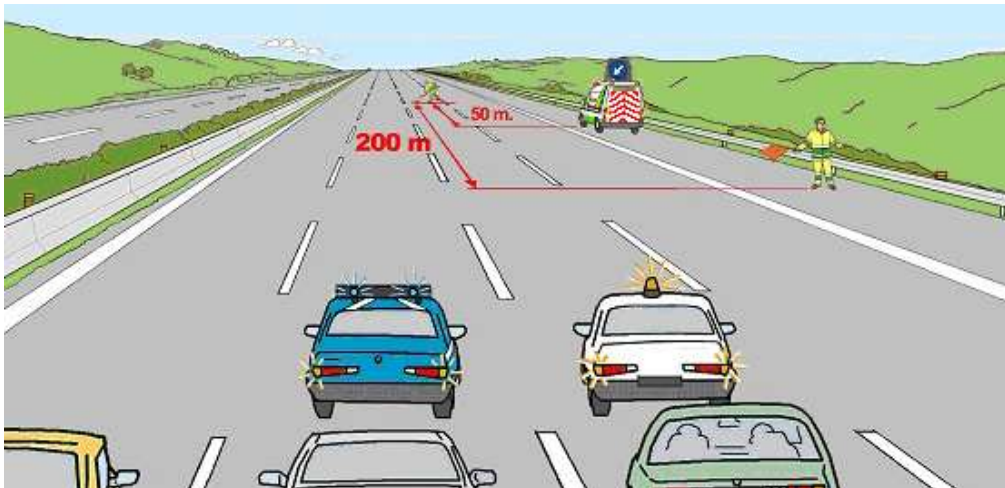


Figura 11 – Rallentamento controllato del traffico

2.12. Norme di comportamento in caso di attività di verifica e controllo di breve durata

2.12.1. Indicazioni di carattere generale

Il presente capitolo si riferisce esclusivamente al personale che interviene sulle sedi autostradali per l'esecuzione di attività di verifica e controllo di breve durata.

I comportamenti e le manovre di seguito descritte possono essere effettuate quando sussistono effettive esigenze di servizio previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico.

Nessuna attività può essere svolta in caso di scarsa o limitata visibilità, come ad esempio per presenza di nebbia, precipitazioni nevose, ovvero in tutte le condizioni che possono limitare a meno di 100 m la visibilità. Tali attività non possono inoltre essere eseguite in condizioni di emergenza di viabilità.

Qualora le condizioni negative sopravvenissero successivamente all'inizio delle attività queste dovranno essere immediatamente sospese con conseguente rimozione della segnaletica di protezione eventualmente posta in opera.

Compatibilmente con le attività da svolgere la sosta deve essere effettuata con il seguente ordine di preferenza:

1. piazzola di emergenza (se presente in prossimità del sito),
2. all'interno della corsia di emergenza (se presente),
3. seguendo i comportamenti esplicitati di seguito.

Per le attività di ricognizione, verifica e controllo che abbiano una breve durata, il personale deve fare uso di veicoli adibiti ai servizi dell'autostrada o comunque autorizzati.

Sul veicolo deve essere presente:

- autorizzazione alle manovre (*art. 176 D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285*);
- apparato radio di bordo sintonizzabile sui canali in concessione aziendale, e/o apparato radio portatile e/o telefono cellulare;
- segnale luminoso a luce lampeggiante (girofarò) fisso o applicabile;
- bandierina di segnalazione;

L'utilizzatore del veicolo deve verificare che la dotazione del veicolo sia completa, in buono stato di efficienza e correttamente funzionante.

Eventuali carenze dovranno essere rappresentate al Preposto che deve provvedere immediatamente ad eventuali sostituzioni o integrazioni della dotazione inefficiente.

Si ricorda che l'uso del girofaro è consentito esclusivamente in caso di necessità e nell'attuazione delle manovre sulle competenze della Società.

2.12.2. Norme comportamentali specifiche

Istruzione operativa
FERMATA DEL VEICOLO IN PIAZZOLA DI EMERGENZA / PIAZZOLA TECNICA
Descrizione: Il personale si ferma in piazzola di emergenza in prossimità del luogo in cui bisogna effettuare le attività di competenza
<ul style="list-style-type: none">- Attivare il girofaro e l'indicatore di direzione specifico prima della manovra per segnalare l'ingresso nella piazzola; prima di ogni fermata il conducente deve osservare, attraverso gli specchi retrovisori, il traffico sopraggiungente;- fermare il veicolo, con le ruote anteriori sterzate verso il margine destro, negli appositi stalli ove presenti o comunque con il retro accosto all'inizio della piazzola;- attivare gli indicatori di direzione (4 frecce) e mantenere acceso il girofaro durante la fermata;- indossare gli indumenti ad alta visibilità previsti prima della discesa dal mezzo;- la discesa e la salita dal mezzo aziendale di tutti gli eventuali occupanti, ad esclusione del conducente, per maggior cautela deve essere effettuata, possibilmente, dal lato destro (lato non esposto al traffico);- gli spostamenti a piedi devono essere effettuati lungo il bordo della carreggiata, sull'estremo margine destro della corsia di emergenza o della banchina e deve essere opportunamente presegnalato come previsto al punto 2.4.- recarsi a piedi al sito dove è previsto lo svolgimento dell'attività di verifica/controllo percorrendo la corsia di emergenza e mantenendosi il più possibile accostato al margine destro della carreggiata per un tratto non superiore ai 300 m;- nell'effettuare la manovra di uscita dalla piazzola, fermo restando il girofaro attivato, disattivare le quattro frecce di emergenza e attivare l'indicatore di direzione specifico, osservando con molta attenzione attraverso gli specchi retrovisori il traffico sopraggiungente.

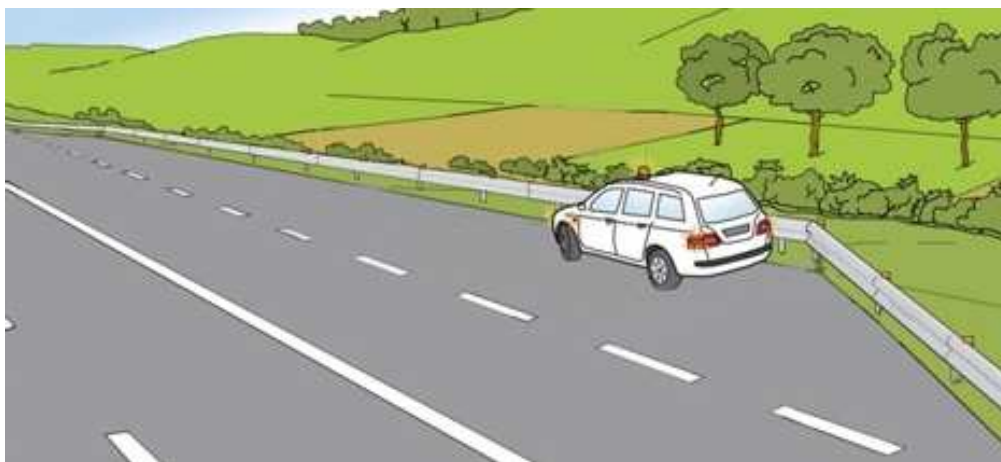


Figura 12 – Fermata del veicolo in piazzola d'emergenza

Istruzione operativa
FERMATA DEL VEICOLO IN CORSIA DI EMERGENZA

La fermata in corsia di emergenza deve essere effettuata in prossimità del luogo in cui bisogna effettuare le attività di competenza **rigorosamente all'interno della striscia continua.**

Nel caso in cui la durata dell'attività non superi i 20 minuti, fermarsi in corsia di emergenza rispettando i seguenti punti:

- Attivare il girofaro prima della manovra e l'indicatore di direzione specifico per segnalare la manovra di fermata in corsia di emergenza; prima di ogni fermata il conducente deve osservare, attraverso gli specchi retrovisori, il traffico sopraggiungente;
- fermare il veicolo possibilmente su tratto rettilineo e comunque in zone con ampia visibilità, distanti da dossi, da curve e dall'ingresso o uscita di gallerie, posizionandolo sull'estremo margine destro della corsia di emergenza con le ruote anteriori sterzate verso il bordo esterno della carreggiata, e prima del sito di intervento;
- attivare gli indicatori di direzione (4 frecce) e mantenere acceso il girofaro;
- indossare gli indumenti ad alta visibilità prima della discesa dal mezzo;
- la discesa e la salita dal mezzo aziendale di tutti gli eventuali occupanti, ad esclusione del conducente, per maggior cautela deve essere effettuata, possibilmente, dal lato destro (lato non esposto al traffico), l'uscita dal lato sinistro è consentita solo in presenza di barriere fisiche che impediscono l'apertura della portiera destra;
- spostamenti a piedi devono essere effettuati lungo il bordo della carreggiata, sull'estremo margine destro della corsia di emergenza o della banchina e devono essere opportunamente presegnalati come previsto al punto 2.4.

Nel caso in cui la durata dell'attività superi i 20 minuti, è necessario posizionare la segnaletica di chiusura della corsia di emergenza, rimuovendola a fine intervento

Tenere presente che il mezzo posizionato all'interno della corsia di emergenza chiusa al traffico non deve essere posizionato troppo vicino alla barriera normale in modo da garantire un franco di sicurezza dalla testata del cantiere né essere troppo vicino al luogo dove è previsto lo svolgimento delle attività di verifica/controllo (almeno a 50 metri) poiché in caso di urto accidentale con un mezzo di un utente potrebbe essere proiettato contro gli addetti al lavoro.

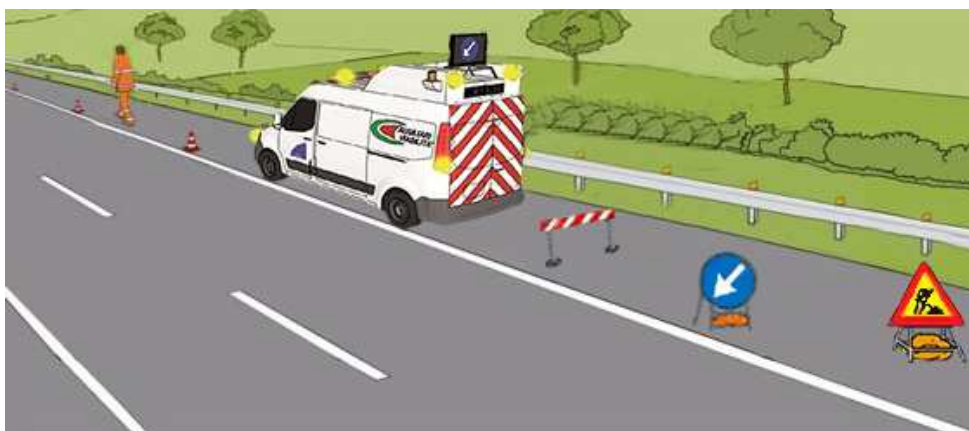


Figura 13 – Fermata del veicolo con corsia di emergenza chiusa

Istruzione operativa

FERMATA DEL VEICOLO SU TRATTO SENZA CORSIA D'EMERGENZA (INCLUSI I RAMI DI SVINCOLO)

Se possibile, il personale si ferma in piazzola d'emergenza in prossimità del luogo in cui bisogna effettuare le attività di competenza.

Quando non è possibile accedere al sito di intervento attraverso altra via per effettuare le attività di ricognizione, controllo e verifica fermando il veicolo su un tratto senza corsia di emergenza, il personale dovrà richiedere obbligatoriamente e preventivamente alla Centrale Operativa il necessario intervento del personale di viabilità/manutenzione per il presegnalamento e la protezione con i mezzi in dotazione.

Tali indicazioni si applicano anche in tutti i casi in cui il veicolo non sia totalmente contenuto all'interno della striscia continua.

Nel caso in cui la durata dell'attività superi i 20 minuti, è necessario posizionare la segnaletica di chiusura della corsia di marcia o di restringimento dello svincolo.

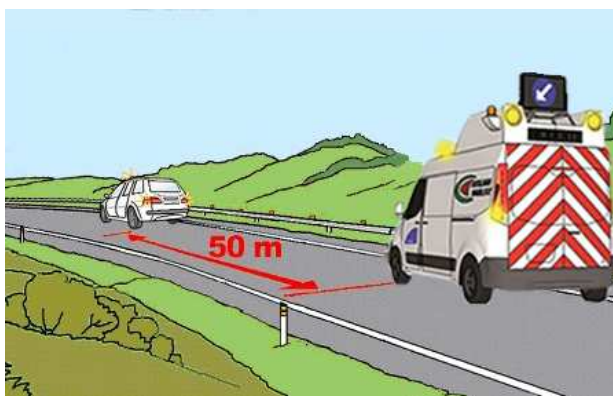


Figura 14 – Fermata del veicolo su tratto senza corsia di emergenza

FERMATA DEL VEICOLO IN UNA PISTA DI STAZIONE

Descrizione: interventi in una pista di stazione prima della sbarra chiudi pista, e quindi in presenza di traffico.

È possibile fermarsi con il veicolo prima della sbarra chiudi pista, se questa risulta già abbassata quando gli operatori arrivano sul posto, solo quando la fermata è funzionale al lavoro da svolgere (per esempio scarico di un componente pesante nelle vicinanze, quale un corpo sbarra).

In caso contrario è necessario parcheggiare il mezzo negli appositi spazi e utilizzare la procedura di attraversamento piste.

In caso di lavori in una pista di stazione, prevedere l'installazione della segnaletica per la chiusura della pista stessa.

Istruzione operativa

In caso di fermata prima della sbarra chiudi pista:

- Verificare che il semaforo rosso in pensilina e i semafori rossi di via, se presenti, siano accesi.
- Mantenere accesi, per tutta la durata della fermata, le quattro frecce ed il girofaro.
- Fermare il veicolo con le ruote completamente sterzate in una direzione
- Inserire il freno a mano.
- Indossare gli indumenti ad alta visibilità prima della discesa dal mezzo.
- Operare controllando sempre il traffico tenendosi il più vicino possibile alla pista e, se possibile, dietro la sbarra chiudi pista.

In caso di fermata del mezzo negli appositi spazi del piazzale di stazione:

- Fermare il veicolo all'interno dell'area e con le ruote sterzate verso il margine esterno.
- Indossare gli indumenti ad alta visibilità
- Controllare sempre il traffico sopraggiungente
- In caso di attraversamento delle piste di esazione attenersi alla procedura all'uopo predisposta.

N.B.: se la durata dell'attività supera i 20 minuti, installare la segnaletica per la chiusura della pista di stazione.

Istruzione operativa

ATTRAVERSAMENTO A PIEDI DELLE PISTE O DEL PIAZZALE DI STAZIONE

Descrizione: In caso di attraversamento a piedi dei piazzali o delle piste di stazione, per il raggiungimento delle cabine di esazione, impianti, apparecchiature tecniche poste sulle isole, ovvero interventi di manutenzione di qualsiasi genere **si dovranno osservare scrupolosamente le specifiche disposizioni aziendali previste per l'attraversamento.**

Il personale esterno che a vario titolo opera nelle piste o nei piazzali di stazione (lavori in appalto/subappalto, consulenti, ecc.), deve essere preventivamente autorizzato in osservanza delle disposizioni aziendali previste per lavori e attraversamenti delle piste.

3. Norme di comportamento riguardanti la sicurezza del personale nell'attraversamento delle piste di esazione pedaggi

3.1. Generalità

Ove presente è obbligatorio utilizzare il sottopasso/sovrappasso di servizio per raggiungere il punto più prossimo alla postazione di lavoro.

Nei casi in cui il posto di lavoro non sia raggiungibile tramite sottopassi/sovrappassi si dovranno utilizzare esclusivamente i varchi predisposti adottando le norme comportamentali specifiche sotto indicate.

A seconda della tipologia di pista (Telepass, Promiscua, Automatica, Manuale) si ha la presenza di diversi tipi di impianti semaforici e di attraversamenti pedonali.

I tipi di semafori presenti sono i seguenti :

Semafori di Pensilina, di colore rosso/verde, posti sulla tettoia, normalmente in posizione centrale, presenti in tutti i tipi di pista; tali semafori hanno lo scopo di informare l'utente sulla disponibilità delle piste o sull'irregolarità del transito

Semafori di Ingresso (opzionali), di solo colore rosso, posti prima dell'asta di ingresso uno a destra e l'altro a sinistra della stessa, presenti solo su piste Telepass e Promiscue;

Semafori di Transito, di solo colore rosso, posti prima dell'asta di cadenzamento veicoli, uno a destra e l'altro a sinistra, presenti solo su piste Telepass e Promiscue;

Semafori Pedonali, di colore rosso/verde, posti in corrispondenza dei due cancelletti di accesso, presenti solo su piste Telepass e Promiscue.

Gli attraversamenti pedonali comprendono, oltre ai semafori sopra citati anche:

Due *cancelletti di attraversamento*;

Due *pulsanti "richiesta attraversamento pedonale"* posti uno per lato in prossimità del cancelletto di attraversamento;

Due *elettro-serrature* necessarie per l'apertura automatica dei cancelletti;

Due *pulsanti di emergenza* (opzionali) per lo sblocco dell'elettro-serratura corrispondente, posti sul cancelletto lato pista.

Nell'attraversamento delle piste, come in tutte le operazioni in sede autostradale, il personale dovrà tassativamente indossare i dispositivi di protezione individuale (D.P.I.) fluororifrangenti.

3.2. Attraversamento delle piste dotate "Telepass"

L'attraversamento delle piste dotate di "Telepass" deve avvenire unicamente usufruendo del sistema di protezione con cancello.

I semafori di ingresso (se presenti) e di transito utenti in pista sono comandati parallelamente a coppie.

Nel caso di transito normale di utenti Telepass i semafori in pista rimangono spenti.

Sono comandati ad accendersi i semafori di transito in presenza di un utente non abilitato al transito.

Premendo il pulsante di richiesta attraversamento pedonale si avrà:

l'accensione dei semafori di ingresso (se presenti) e transito in pista (colore rosso);

- il passaggio da rosso a verde del semaforo pedonale;
- lo sblocco delle elettroserrature dei cancelletti.

Dopo alcuni secondi, il semaforo pedonale verde comincerà a lampeggiare per avvisare che la pista sta per ritornare al funzionamento normale e quindi ad abilitare al transito i veicoli.

Successivamente il semaforo pedonale diventerà rosso con conseguente spegnimento dei semafori di ingresso (se presenti) e transito ripristinando quindi la possibilità di transito ai veicoli abilitati.

Nel caso che la richiesta di attraversamento avvenga quando un utente Telepass ha già oltrepassato la zona di "preclassifica", il sistema gestirà prima il transito veicolare e successivamente l'attraversamento pedonale.

Per l'attraversamento delle piste non si possono usare i pulsanti di emergenza posti sui cancelletti, se presenti.

3.3. Attraversamento delle piste prive di "Telepass"

Tali piste dovranno essere attraversate adottando le seguenti cautele e le prescrizioni per ciascuna situazione sotto indicata:

- guardare in entrambe le direzioni, accertando la provenienza dei veicoli in transito;
- con veicoli fermi e sempre anteriormente agli stessi.

3.3.1. Attraversamento di pista di uscita o di entrata chiusa al traffico

In questa situazione il semaforo di pensilina è sul rosso e l'asta di chiusura in posizione orizzontale, in senso trasversale alla pista.

Prima di attraversare la pista è necessario accertare con attenzione che non vi sia presenza di veicoli (eventualmente anche in manovra di retromarcia, pur se non consentita) e che l'asta di chiusura della pista sia posizionata orizzontalmente; il semaforo rosso di pensilina non è visibile da chi ha già impegnato la pista.

Nel caso in cui l'asta non si trovi correttamente nella posizione orizzontale sopra indicata, si deve adottare la cautela necessaria dovuta quando si attraversa una pista aperta al traffico (punti 2 e 3 seguenti).

3.3.2. Attraversamento di pista di uscita in presenza di traffico

In questa situazione il semaforo di pensilina è sul verde e gli automezzi in transito.

Prima di attraversare la pista è necessario controllare che il primo automezzo in pista sia fermo, che l'asta di cadenzamento sia ancora abbassata e che le fasi di riscossione del pedaggio siano ancora in corso, ponendo la massima attenzione al comportamento del guidatore.

3.3.3. Attraversamento di pista di entrata in presenza di traffico

In questa situazione il semaforo di pensilina è sul verde e gli automezzi in transito.

Prima di attraversare la pista è necessario controllare che il primo automezzo in pista sia fermo, che l'asta di cadenzamento sia ancora abbassata e che l'operazione di prelievo del biglietto sia in atto, ponendo la massima attenzione al comportamento del guidatore (normalmente il prelievo del biglietto avviene più rapidamente del pagamento del pedaggio ed il tempo di fermata dell'automezzo è ridotto).

4. Gestione operativa degli interventi di apposizione, revisione, integrazione e rimozione della segnaletica stradale di cui al DI 4/3/2013

Il presente capitolo individua i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione/rimozione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare.

Tutte le attività del presente capitolo possono essere eseguite sia da personale della Società concessionaria che da personale di Imprese esterne.

I comportamenti e le manovre necessarie possono essere effettuate previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico.

Le fasi di installazione, di disinstallazione e di manutenzione della segnaletica stradale, costituiscono attività lavorative comportanti un rischio derivante dall'interferenza con il traffico veicolare. In particolare la posa, la rimozione dei coni, dei delineatori flessibili e il tracciamento della segnaletica orizzontale associato costituiscono fasi di lavoro particolarmente delicate per la sicurezza degli operatori.

La gestione operativa degli interventi consiste nella guida e nel controllo dell'esecuzione delle operazioni, dalla presegnalazione di inizio intervento fino alla fine.

La gestione operativa degli interventi è effettuata da un preposto che, ferme restando le previsioni del d.lgs. n. 81/2008, abbia ricevuto una formazione conforme a quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013.

Il preposto per la gestione operativa degli interventi utilizza i mezzi di comunicazione in dotazione (ad esempio, apparecchi ricetrasmittenti o telefoni cellulari) in tutte le fasi che comportano una diversa dislocazione degli operatori lungo il tratto interessato e l'impraticabilità di un adeguato coordinamento a vista.

La gestione operativa può anche essere effettuata da un responsabile non presente nella zona di intervento o tramite la Centrale operativa.

4.1. Presegnalazione dell'area di intervento

L'area di intervento deve essere sempre opportunamente presegnalata.

La presegnalazione dovrà essere normalmente effettuata, a seconda del tipo di intervento e delle condizioni di traffico, mediante l'utilizzo di una delle seguenti tipologie di segnalazione o di una combinazione delle stesse: sbandieramento - moviere meccanico - pannelli a messaggio variabile (PMV) – pittogrammi – al fine di:

- preavvisare l'utenza della presenza di lavoratori;
- indurre una maggiore prudenza;
- consentire regolare manovra di rallentamento della velocità dei veicoli sopraggiungenti.

4.2. Spostamento e fermata in autostrada

Fermo restando il contenuto del capitolo 1 che disciplina le norme di comportamento generali per l'esecuzione delle manovre in autostrada, gli operatori impiegati nelle operazioni di cui al presente capitolo effettuano le attività di loro competenza muovendosi lungo l'autostrada con mezzi di servizio dotati di regolare segnale di "Passaggio obbligatorio per veicoli operativi" applicato sul lato posteriore del veicolo e

di dispositivi supplementari a luce lampeggiante ed eventualmente di pannello a messaggio variabile. Sul mezzo devono essere presenti le attrezzature necessarie al presegnalamento e allo svolgimento delle attività di posa, rimozione e manutenzione della segnaletica stradale.

4.3. Pianificazione e programmazione dei lavori

4.3.1. Pianificazione e programmazione dei cantieri

Ogni Società Concessionaria programma e gestisce i cantieri attraverso specifiche Norme Operative interne.

4.3.2. Procedura per l'installazione e rimozione del cantiere

Ogni cantiere deve essere preventivamente autorizzato dalla Società Concessionaria.

Gli operatori che installano/rimuovono un cantiere dovranno sempre:

- chiedere alla Centrale Operativa il benestare per la posa/rimozione di segnaletica per i lavori sulle sedi stradali;
- all'atto della richiesta di benestare all'intervento, confermare o variare il nominativo dell'impresa, la tipologia di lavoro e il recapito telefonico (cellulare) del preposto incaricato alla gestione operativa dell'intervento;
- al momento dell'installazione del cantiere, in particolare, oltre la localizzazione, bisognerà comunicare l'estensione del cantiere, la durata prevista (giorno ed ora di rimozione), il tipo di segnaletica (corsie o carreggiate interessate dai lavori);
- comunicare, con il dovuto anticipo, eventuali necessità e motivi di prolungamento della durata di un cantiere, richiedendone autorizzazione;
- sottostare alle indicazioni della Società Concessionaria nel caso sia richiesta la rimozione della segnaletica o la transitabilità del cantiere;
- confermare l'avvenuta rimozione di un cantiere al termine dei lavori.

4.4. Dotazioni delle squadre di intervento

Le operazioni di installazione della segnaletica, così come le fasi di rimozione, sono precedute e supportate da "attività di presegnalazione" come previsto al punto 4.1 al fine di preavvisare all'utenza la presenza di uomini e veicoli sulla carreggiata.

La composizione minima delle squadre è determinata in funzione della tipologia di intervento, del sistema segnaletico da realizzare e dalle condizioni atmosferiche e di visibilità.

La squadra è composta in maggioranza da operatori che abbiano esperienza nel campo delle attività che prevedono interventi in presenza di traffico veicolare e che abbiano già completato il percorso formativo previsto dal DI 04/03/2013.

Nel caso di squadra composta da due persone è da intendersi che almeno un operatore debba avere esperienza nel campo delle attività che prevedono interventi in presenza di traffico veicolare ed aver completato il percorso formativo previsto dal DI 04/03/2013.

Per gli interventi su strade dove è previsto obbligatoriamente l'uso di indumenti ad alta visibilità in classe 3, l'equivalenza di tale classe di visibilità può essere assicurata dalla combinazione di indumenti che abbiano uguale o superiore superficie di fluorescenza e retro riflettenza (ad esempio, pantalone classe 2 più gilet di classe 2).

Per i lavori che arrecano turbativa alla circolazione può essere previsto un ulteriore presegnalamento con cartelli distribuiti lungo il tratto autostradale precedente in aggiunta a quanto previsto nel D.M. 10 luglio 2002.

Il segnalamento dei cantieri in lento movimento programmati prevede una segnaletica di avvicinamento e una di posizione con caratteristiche variabili a seconda delle corsie di marcia interessate. I segnali, che devono spostarsi in maniera coordinata con l'avanzamento dei lavori, possono essere sistemati su veicoli di lavoro oppure su carrelli trainati.

I veicoli operativi, i macchinari e i mezzi d'opera impiegati nei cantieri, fermi e in movimento, se esposti al traffico, devono essere segnalati mediante cartello indicante "Passaggio obbligatorio per veicoli operativi" installato sulla parte posteriore del veicolo. Inoltre, vanno segnalati anche mediante dispositivi supplementari a luce lampeggiante, gialla o arancione, sempre attivi.

4.5. Segnalazione e delimitazione di cantieri fissi

Con riferimento al decreto ministeriale 10 luglio 2002 un cantiere è detto fisso se non subisce alcuno spostamento durante almeno una mezza giornata.

Il segnalamento comporta una segnaletica di avvicinamento, una segnaletica di posizione, una segnaletica di fine prescrizione.

Tutte le fasi di messa in opera del cantiere devono essere adeguate alla tipologia di schema segnaletico e alla sezione stradale.

La segnaletica di preavviso su svincoli e intersezione interferenti con le aree di cantiere deve essere installata prima della corrispondente segnaletica sull'asse principale.

Gli elementi di cui tenere conto sono: tipo di strada e caratteristiche geometriche (ad esempio, numero di corsie per senso di marcia, presenza o meno di corsia di emergenza), visibilità legata agli elementi geometrici della strada (ad esempio, andamento plano-altimetrico, opere d'arte, barriere di sicurezza).

Per quanto riguarda la presegnalazione e la sosta in prossimità dell'area da cantierizzare si rimanda a quanto previsto ai paragrafi 4.1 e 2.8.

4.5.1. Prelevamento della segnaletica dal mezzo di servizio

In questa fase è necessario scaricare la segnaletica fermando l'autoveicolo secondo i criteri riportati al paragrafo 2.8.

I segnali devono essere prelevati uno alla volta il più possibile dal lato non esposto al traffico dell'autoveicolo, ovvero dal retro, senza invadere le corsie di marcia.



Figura 15 – Prelevamento della segnaletica da automezzo: comportamenti corretti (a), (c) e scorretti (b), (d)

4.5.2. Trasporto manuale della segnaletica

I cartelli devono essere movimentati uno per volta, afferrati con entrambe le mani guardando costantemente il traffico sopraggiungente e mostrando al traffico il lato con pellicola rifrangente.

In caso di trasporto di cartelli di grandi dimensioni l'attività deve essere svolta da due persone tenendo il cartello orizzontale.

L'attraversamento a piedi della carreggiata per il posizionamento della segnaletica deve essere effettuato con le seguenti modalità:

- gli addetti scaricano il segnale e il relativo supporto dal veicolo di servizio e si posizionano fuori dalla striscia continua di margine destro, prestando la massima attenzione e rivolgendo lo sguardo al traffico rimanendo in attesa del momento più opportuno per attraversare la carreggiata;
- dopo aver atteso il momento più opportuno un solo addetto per volta effettua l'attraversamento, tranne nel caso in cui è previsto il trasporto di cartelli segnaletici di notevoli dimensioni o in altri casi simili (in questo caso i due addetti si dispongono entrambi perpendicolarmente all'asse della carreggiata in modo da poter rivolgere entrambi lo sguardo verso la corrente di traffico);
- l'attraversamento avviene in condizioni di massima visibilità, perpendicolarmente alla carreggiata, nel minore tempo possibile, in un'unica soluzione, senza soste intermedie, con margine di sicurezza rispetto ai veicoli sopraggiungenti (dopo essersi accertati che nessun veicolo sia in arrivo o che il primo in arrivo sia sufficientemente lontano da garantire l'attraversamento stesso);
- l'attraversamento è effettuato tenendo i cartelli, il dispositivo luminoso e/o i supporti, sul lato destro del corpo al fine di evitare il possibile effetto vela (nell'attraversamento di rimozione, i cartelli e gli altri dispositivi andranno tenuti sul lato sinistro del corpo);
- non è consentito attraversare con più di due sacchetti di appesantimento per volta o con più di un cartello ed un sacchetto contemporaneamente;
- l'operazione di fissaggio del cartello avviene, ove possibile, dall'interno della barriera spartitraffico e comunque evitando di girare le spalle al traffico in arrivo e l'attraversamento di ritorno è eseguito dopo essersi posizionati a monte del cartello appena posato, in attesa del momento opportuno per attraversare;
- in ogni caso, e soprattutto lungo i tratti a visibilità ridotta (ad esempio, in presenza di dossi o curve), l'attraversamento è preavvisato da adeguata presegnalazione normalmente realizzata tramite sbandieramento o moviere meccanico.

Istruzione operativa

TRASPORTO MANUALE DELLA SEGNALETICA

- Movimentare un solo cartello per volta e afferrarlo con entrambe le mani
- Guardare costantemente il traffico sopraggiungente
- Trasportare i cartelli mostrando al traffico il lato con pellicola rifrangente.

In caso di trasporto di cartelli di grandi dimensioni

- o il trasporto dei cartelli di "grande" dimensioni deve essere effettuato da due operatori, tenendo il cartello orizzontale;
- o afferrare i cartelli con entrambe le mani e in modo da poter rivolgere entrambi costantemente lo sguardo verso la corrente di traffico;

Nel caso di attraversamento a piedi della carreggiata per posizionamento di segnaletica (sia di preavviso che di testata di chiusura di corsia)

- L'operatore si accerta che non ci sia nessun veicolo in arrivo o che il primo sia sufficientemente lontano da garantire l'attraversamento.
- L'operatore valuta il momento più opportuno per l'attraversamento.
- L'operatore che rimane sul margine destro deve costantemente rivolgere lo sguardo al traffico sopraggiungente per assistere l'attraversamento del secondo operatore.
- Attraversare la carreggiata perpendicolarmente ad essa.
- Non attraversare la carreggiata con le mani contemporaneamente impegnate nel trasporto di due oggetti (2 sacchetti o un sacchetto e un cartello).
- Tenere lo sguardo costantemente rivolto verso la corrente di traffico.
- Effettuare l'operazione nel minor tempo possibile e in condizione di massima visibilità.
- Dopo aver installato la segnaletica, accertarsi che non ci sia nessun veicolo in arrivo o che il primo sia sufficientemente lontano da garantire l'attraversamento.
- Nel caso in cui sia previsto il trasporto di cartelli di notevoli dimensioni, dopo aver atteso il momento più opportuno, i 2 addetti si dispongono entrambi perpendicolarmente all'asse della carreggiata in modo da poter volgere entrambi lo sguardo verso la corrente di traffico.
- Rientrare sul margine destro attraversando la carreggiata con le stesse modalità descritte in precedenza.





Figura 17 – Trasporto manuale della segnaletica

4.5.3. Installazione della segnaletica

I segnali vengono messi in opera nell'ordine in cui gli utenti della strada li incontrano: prima la segnaletica di avvicinamento, poi quella di posizione e infine quella di fine prescrizione, assicurandosi durante la posa che ogni cartello sia perfettamente visibile.

La segnaletica su cavalletto deve essere adeguatamente zavorrata.

Lo sbarramento obliquo del cantiere (testata) deve essere preventivamente localizzato con precisione e posizionato in corrispondenza di tratti di strada rettilinei e comunque in punti ove ne sia consentito l'agevole avvistamento a distanza da parte degli utenti.

I segnali della testata di chiusura devono essere installati seguendo le seguenti istruzioni:

- agevolare la posa dei cartelli con l'ausilio di un'adeguata presegnalazione;
- assicurarsi che il traffico sopraggiungente permetta il posizionamento del cartello minimizzando il più possibile l'esposizione dell'addetto;
- posare un cartello per volta;
- posare per primo il cartello più vicino alla corsia di emergenza o, nel caso di chiusura della corsia di sorpasso, sullo spartitraffico;
- non lavorare mai con le spalle rivolte al traffico;
- non sostare a piedi o con gli autoveicoli nelle immediate vicinanze delle testate.

La posa e l'installazione dei coni o delineatori flessibili avviene percorrendo a piedi il tratto autostradale, successivamente alla messa in opera della segnaletica di avvicinamento e della testata di chiusura corsia, quindi in un'area già interdetta al transito dei veicoli (area di cantiere).

Nel caso in cui sia necessario eseguire la segnaletica orizzontale di cantiere successivamente all'installazione della testata o comunque dover intervenire in prossimità della testata è necessario riattivare le procedure di cui al presente capitolo.

Istruzione operativa

INSTALLAZIONE DEI CARTELLI DI PASSAGGIO OBBLIGATORIO DI TESTATA CANTIERE

- Individuare con precisione la localizzazione dei segnali di passaggio obbligatorio, prima di raggiungere il tratto da delimitare, onde evitare manovre di retromarcia.
- Realizzare lo sbarramento obliquo in corrispondenza di tratti di strada rettilinei e comunque di facile avvistamento.
- Anticipare in caso di presenza di punti singolari a scarsa visibilità, ad esempio una curva il punto di inizio di posa della segnaletica.
- Non lavorare mai con le spalle rivolte al traffico.
- L'operatore che rimane sul margine destro (sbandiatore) deve costantemente rivolgere lo sguardo al traffico sopraggiungente per assistere l'attraversamento del secondo operatore che posa la segnaletica.
- Integrare con luci gialle lampeggianti i cartelli, subito dopo il posizionamento, di notte o in caso di scarsa visibilità.
- Non sostare a piedi o con gli autoveicoli nelle immediate vicinanze dei raccordi obliqui realizzati.
- Posare un segnale alla volta.
- Assicurarsi che il traffico sopraggiungente permetta il posizionamento del cartello minimizzando il più possibile l'esposizione dell'addetto.
- Posare per primo il cartello più vicino alla corsia di emergenza o, nel caso di chiusura della corsia di sorpasso, allo spartitraffico .

In caso di carreggiata a due corsie con corsia di emergenza

1. Avvisare la Centrale Operativa ed attendere l'autorizzazione a procedere prima di iniziare la posa della segnaletica.
2. Segnalare con adeguato anticipo mediante un addetto, munito di bandierina o moviere meccanico, le operazioni in corso. L'operatore addetto alla presegnalazione rimane in corsia di emergenza con lo sguardo rivolto verso i veicoli in arrivo, il più vicino possibile alla banchina autostradale e senza mai sporgersi verso la corsia di marcia aperta al traffico, seguendo le operazioni di installazione ad adeguata distanza o comunque garantendo una presegnalazione adeguata.
3. Portarsi con il mezzo alla progressiva dove andranno posizionati i segnali. Scaricare e installare questi cartelli sia sul margine destro che quello sinistro. Una volta posizionati, risalire sul mezzo e proseguire alla chilometrica dove andranno installati i segnali successivi.
4. Ripetere l'operazione descritta precedentemente per tutti i cartelli che compongono la segnaletica di preavviso dei cantieri così come previsto dagli schemi segnaletici.
5. Dopo il posizionamento dell'ultima coppia di cartelli di preavviso, portare il mezzo con la squadra nella posizione di installazione della testata i cui elementi verranno completamente scaricati dal mezzo mantenendosi sempre in corsia di emergenza.
6. Installata la segnaletica di sbarramento, posizionare il mezzo in sicurezza dietro la testata, da dove inizierà l'operazione di posa dei coni o dei delineatori flessibili.

CHIUSURA CORSIA DI EMERGENZA



Figura 18 – Chiusura della corsia di emergenza: installazione del cartello di lavori in corso



Figura 19 – Chiusura della corsia di emergenza: installazione della testata di chiusura

CHIUSURA CORSIA DI MARCIA



Figura 20 – Chiusura della corsia di marcia: scarico ed installazione del segnale di lavori in corso sul margine destro

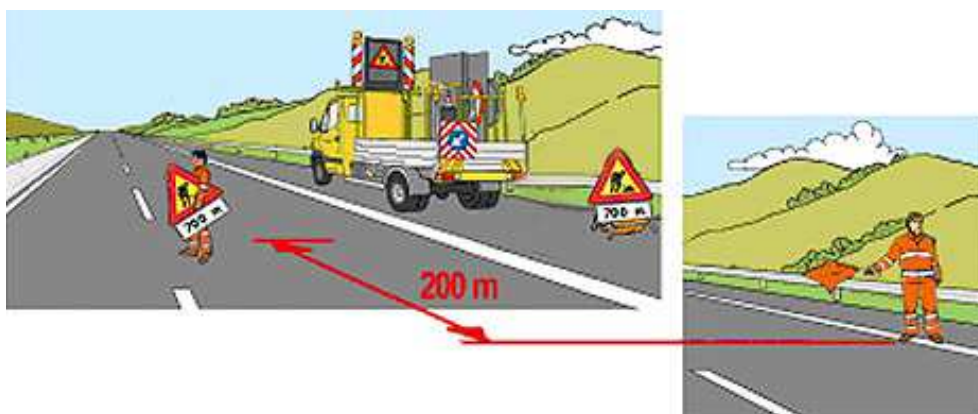


Figura 21 – Chiusura della corsia di marcia: installazione del segnale di lavori in corso sul margine sinistro

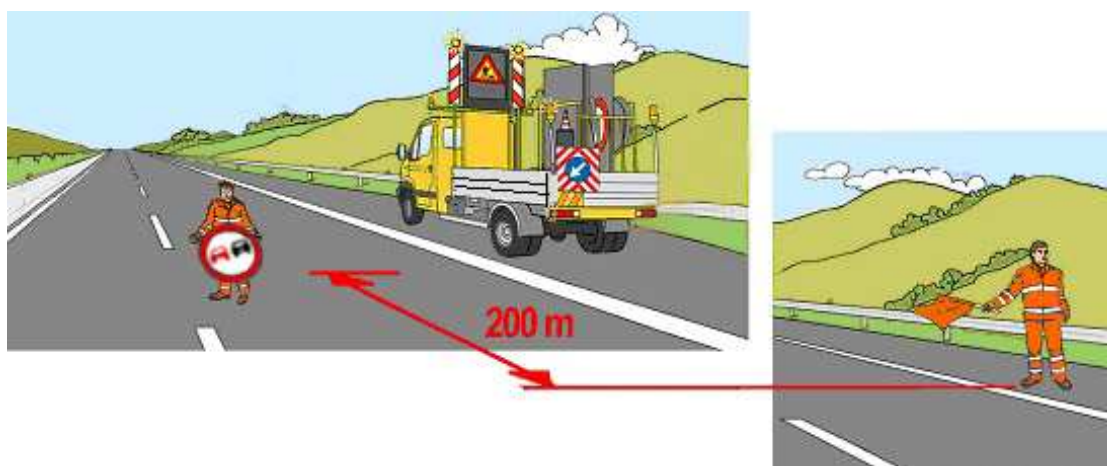


Figura 22 – Chiusura della corsia di marcia: installazione della segnaletica



Figura 23 – Chiusura della corsia di marcia: scarico ed installazione sul margine destro dei segnali di riduzione ad una corsia

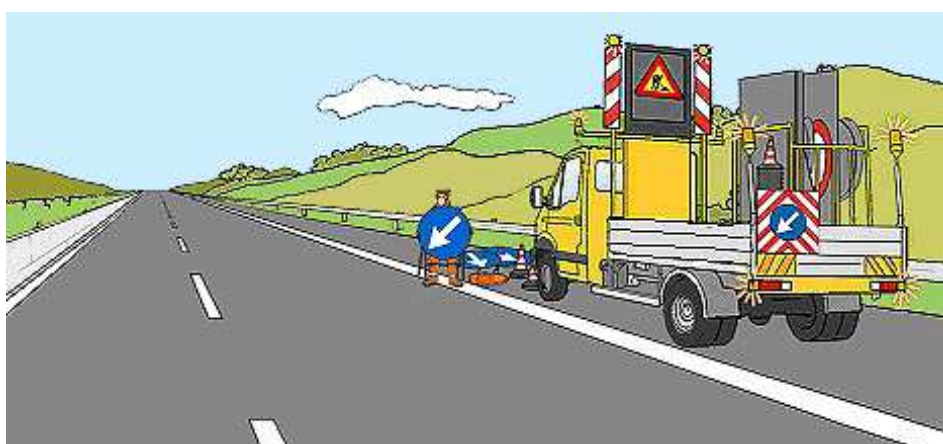


Figura 24 – Chiusura della corsia di marcia: scarico ed inizio installazione della segnaletica di esclusione della corsia



Figura 25 – Chiusura della corsia di marcia: installazione della testata di esclusione della corsia



Figura 26 – Chiusura della corsia di marcia: inizio della posa dei coni

CHIUSURA CORSIA DI SORPASSO



Figura 27 – Chiusura della corsia di sorpasso: scarico ed installazione del segnale di lavori in corso sul margine destro

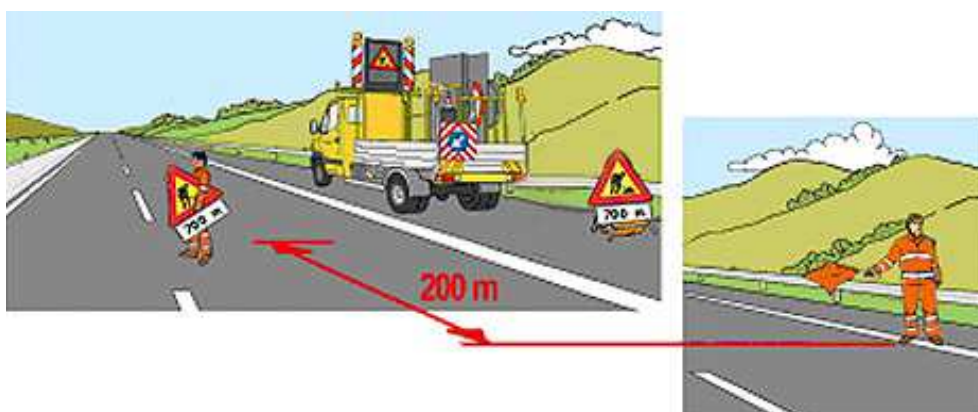


Figura 28 – Chiusura della corsia di sorpasso: installazione del segnale di lavori in corso sul margine sinistro

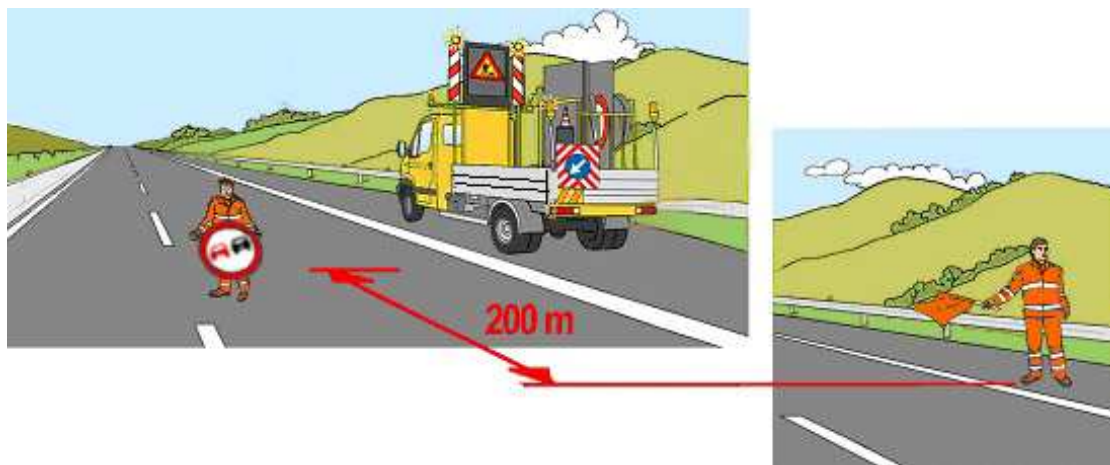


Figura 29 – Chiusura della corsia di sorpasso: installazione del segnale sul margine sinistro



Figura 30 – Chiusura della corsia di sorpasso: scarico ed installazione del segnale di esclusione della corsia sul margine destro

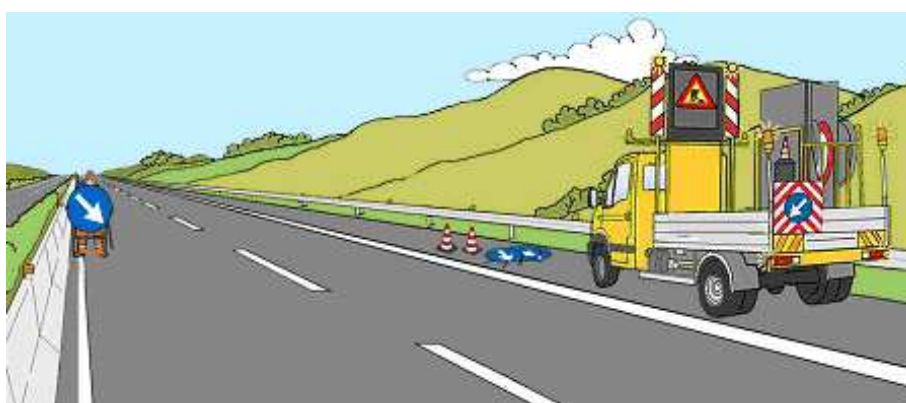


Figura 31 – Chiusura della corsia di sorpasso: inizio installazione della testata di esclusione della corsia



Figura 32 – Chiusura della corsia di sorpasso: installazione della testata di esclusione della corsia

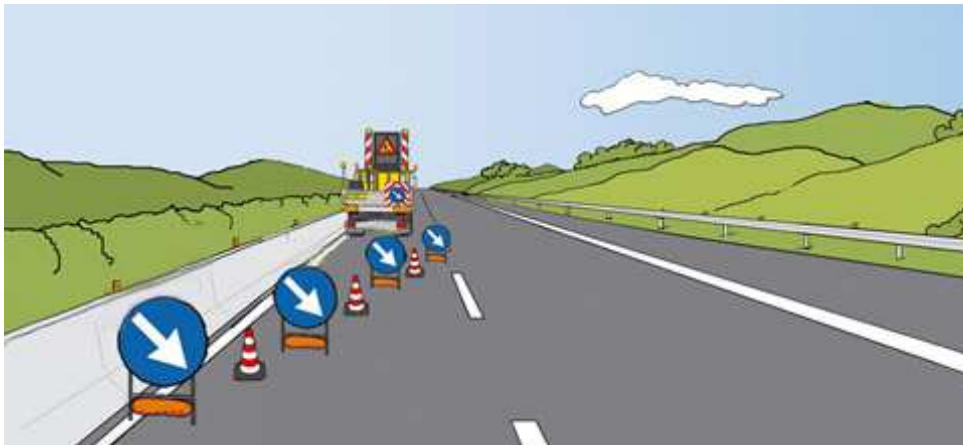


Figura 33 – Chiusura della corsia di sorpasso: installazione della testata di esclusione della corsia

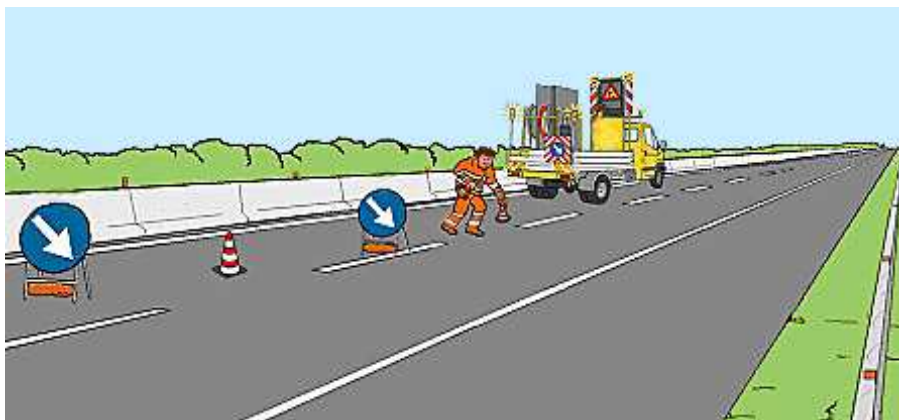


Figura 34 – Chiusura della corsia di sorpasso: inizio della posa dei coni

Chiusura della corsia di marcia e sorpasso - In caso di carreggiata a due corsie senza emergenza

1. Fermare i veicoli nella piazzola immediatamente precedente la chilometrica prevista per la posa del primo segnale.
2. Avvisare la Centrale Operativa ed attendere l'autorizzazione a procedere prima di iniziare la posa della segnaletica.
3. Posizionare il mezzo di presegnalazione (mezzo in aggiunta), con tutti i dispositivi in dotazione accesi, all'interno della piazzola di emergenza immediatamente a valle del mezzo che trasporta la segnaletica e la squadra. Eventualmente ne seguirà l'avanzamento fermandosi nelle piazzole successive (ove presenti).
4. Segnalare con l'addetto del mezzo fermo in piazzola, munito di bandierina o di dispositivo luminoso, le operazioni di posa della segnaletica. L'addetto rimane sull'estremo margine destro della carreggiata con lo sguardo rivolto verso i veicoli in arrivo, il più vicino possibile alla banchina autostradale e senza mai sporgersi verso la corsia di marcia aperta al traffico.
5. Arrestare il mezzo che trasporta la segnaletica e la squadra, che dovrà essere dotato di segnale di passaggio obbligatorio per veicoli operativi e di segnale luminoso di passaggio obbligatorio, in corrispondenza del punto dove andranno posizionati i due cartelli di lavori in corso. Uno verrà messo al margine destro ed uno sul margine sinistro, dopo aver attraversato la carreggiata.
6. L'attraversamento deve avvenire da parte di un solo operatore mentre il secondo controllerà a vista il traffico sopraggiungente, fermandosi il più vicino possibile alla banchina autostradale e senza mai sporgersi verso la corsia di marcia aperta al traffico.
7. Ripetere l'operazione per tutta la segnaletica di preavviso fino a raggiungere il punto in cui andrà installata la testata, dove verranno scaricati e posati i primi segnali, utilizzando due operatori per velocizzare la posa della testata di cantiere, dopodiché il mezzo si porterà dietro la testata da dove si completerà la posa della cantierizzazione.
8. L'operatore addetto allo sbandieramento dovrà presegnalare la presenza dell'attività fino al completamento della posa del raccordo obliquo di restringimento della carreggiata.
9. Posare i coni una volta terminata l'installazione della segnaletica di esclusione.

Istruzione operativa
Deviazione del traffico su carreggiata opposta
<p>Nel rispetto delle norme generali riportate nel presente capitolo e degli schemi segnaletici previsti, la deviazione di carreggiata è un'operazione che richiede le seguenti attività:</p> <p>a. chiusura della corsia di sorpasso sulla carreggiata non interessata dall'evento e predisposizione della testata di rientro</p> <p>b. chiusura delle corsie (marcia/sorpasso) sulla carreggiata interessata dall'evento e preparazione della testata di deviazione</p> <p>Queste attività possono essere svolte congiuntamente da due gruppi di lavoro, che agiscono dalle due carreggiate opposte ed ognuno composto da un numero di persone e mezzi congruo in base alla tipologia di tracciato e a quanto riportato nel presente documento, o da un unico gruppo che effettua quanto previsto al punto a e poi quanto previsto al punto b.</p> <p>La posa della segnaletica di preavviso e della testata di esclusione della sorpasso è eseguita seguendo le indicazioni riportate nelle presenti Linee di indirizzo in base alla tipologia di carreggiata.</p> <p>Installata la testata sarà possibile posare gli elementi di separazione (coni o delineatori flessibili) delle due correnti di traffico e collocare la testata di rientro all'altezza del varco eventualmente già aperto.</p> <p>Anche le operazioni di posa della segnaletica di preavviso e di chiusura delle corsie della carreggiata interessata dall'evento devono avvenire secondo le indicazioni riportate nelle presenti Linee di indirizzo in base alla tipologia della carreggiata.</p> <p><u>I segnali della testata di deviazione, prima dell'effettiva attivazione, devono essere posizionati di taglio (non visibili dal traffico), nella zona chiusa al traffico sopraggiungente, e in corrispondenza del varco di deviazione.</u></p> <p>Le operazioni per deviare il traffico sulla carreggiata opposta e completare la testata di deviazione sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rallentare il traffico sulla carreggiata interessata dai lavori mediante sbandieramento o safety car secondo le modalità espresse nello specifico capitolo; - controllare il traffico sopraggiungente per scegliere il momento più adeguato all'avvio della chiusura della carreggiata e attivarla di conseguenza; - predisporre l'attivazione della testata di deviazione, collocando i cartelli in posizione verticale.

Istruzione operativa
POSIZIONAMENTO DEI CONI O DELINEATORI FLESSIBILI

Il personale posiziona i coni o delineatori flessibili per delimitare le corsie chiuse al traffico da quelle aperte

- Effettuare l'operazione di attraversamento della sede stradale e immissione dell'automezzo nella corsia di sorpasso chiusa al traffico con il solo conducente a bordo.
- Accertarsi che i dispositivi di sicurezza siano azionati.
- Accertarsi che nessun veicolo sopraggiunga o che il primo veicolo in arrivo sia sufficientemente lontano da garantire la completa immissione all'interno della zona chiusa dallo sbarramento.
- Prelevare i coni dal lato posteriore dell'automezzo quando l'autocarro in dotazione lo permette, rimanendo all'interno della sua sagoma.
- Seguire a piedi il mezzo che avanza all'interno della zona chiusa al traffico, dopo aver posizionato i coni all'interno della linea di divisione della carreggiata.
- Non affiancarsi all'automezzo dal lato del traffico. Nel caso in cui questo dovesse accadere per esigenze operative, il mezzo dovrà porsi più distante possibile dal margine del cantiere esposto al traffico.



Figura 35 – Posizionamento dei coni o dei delineatori flessibili: comportamento corretto



Figura 36 – Posizionamento dei cono o delineatori flessibili: comportamento scorretto

DIMENSIONI DELLA SEGNALETICA VERTICALE DA POSIZIONARE SULLO SPARTITRAFFICO CENTRALE

La Concessionaria può autorizzare, per i cartelli da posizionare sullo spartitraffico, l'utilizzo di alcuni segnali di dimensione "**normale o piccolo**" come previsto dall'articolo 80 del Regolamento di Esecuzione e Attuazione del Codice della strada e precisamente:

- Dimensione **normale** per i segnali triangolari (lato cm 90)
- Dimensione **grande** per i segnali circolari (diametro cm 90)
- Dimensione **piccola** per i segnali di preavviso di chiusura (cm 60 x 90)

In caso di cartelli circolari spazati verticalmente sullo stesso sostegno è possibile utilizzarli di dimensione **normale** (diametro cm 60).

GUARDIANIA DIURNA E NOTTURNA

L'impresa è rigorosamente tenuta a disporre, per ogni singolo cantiere che occupi una o più corsie di marcia dell'autostrada, su pertinenze o tangenziali e per tutta la sua durata, un servizio di guardiania. Il servizio dovrà essere garantito anche al di fuori del normale orario di lavoro, compresi i periodi notturni e festivi, con personale adeguatamente formato.

Il personale avrà i seguenti compiti:

- ad inizio Servizio contattare la Centrale Operativa e fornire un recapito telefonico mobile;
- controllare costantemente il corretto posizionamento dei segnali, ripristinandone l'esatta collocazione secondo gli schemi previsti, qualora vengano abbattuti dal vento, dagli utenti o da qualsiasi altra causa;
- mantenere l'efficienza dei segnali e dei dispositivi luminosi, assicurando il loro funzionamento e provvedendo alla loro pulizia;

- in caso di incidente o turbativa del traffico, il guardiano dovrà avvisare immediatamente la Centrale Operativa della Concessionaria.

AREE DI LAVORO

Per garantire un margine di sicurezza ai lavoratori presenti in cantiere, si prescrive che la zona di lavoro effettivo deve distare almeno 150 metri dall'ultimo cartello della testata obliqua di cantiere.

POSA E RIMOZIONE DELLA SEGNALETICA IN ORARIO NOTTURNO

In orario notturno o comunque in condizioni di scarsa visibilità, qualora i lavori non possano essere realizzati in altro orario, le attività di posa e rimozione della segnaletica dovranno essere eseguite con maggior cautela, valutando tempi di attraversamento e distanze di sicurezza maggiori rispetto a quelle utilizzate in condizioni di buona visibilità.

In alternativa a quanto già disposto per la posa e rimozione della segnaletica in condizioni normali, le attività di presegnalazione dovranno essere eseguite tramite un mezzo dotato di adeguate segnalazioni luminose posizionato sul margine destro della carreggiata.

4.6. Rimozione della segnaletica per fine lavori

La segnaletica temporanea deve essere rimossa, od oscurata, non appena sono cessate le cause che ne hanno reso necessario il collocamento.

La rimozione avviene, in generale, nell'ordine inverso alle operazioni della posa in opera.

Spostandosi con l'autoveicolo all'interno del cantiere delimitato dalla segnaletica, gli operatori procedono a ritroso, raccogliendo tutta la segnaletica che incontrano fino alla testata di chiusura, posizionandola sul veicolo.

Il completamento della rimozione della testata e della segnaletica rimanente avviene con il veicolo posizionato in corsia di emergenza, quando presente, partendo da una distanza opportuna dalla testata, oppure, in assenza della corsia di emergenza, direttamente dalla corsia interessata dalla chiusura, preceduto da opportuna presegnalazione (vedere il paragrafo 2.4).

La rimozione della segnaletica dei cantieri che interessano strade con una sola corsia per senso di marcia avviene con gli stessi criteri, per entrambi i sensi di marcia, dando priorità al senso di marcia interessato dal cantiere.

Gli eventuali attraversamenti della carreggiata vengono effettuati con le modalità già descritte nel paragrafo 2.8.

Istruzione operativa
RIMOZIONE DELLA SEGNALETICA
La rimozione avviene in ordine inverso rispetto alle operazioni della posa in opera
La segnaletica temporanea deve essere rimossa o oscurata appena cessate le cause che ne hanno reso necessario il collocamento. Se si intende ristabilire la segnaletica permanente o stabilire una nuova segnaletica temporanea, bisogna farlo dopo la rimozione della precedente segnaletica temporanea. I segnali devono, in generale, essere rimossi o oscurati nell'ordine inverso della normale posa.

In caso di carreggiata con corsia di emergenza:

Procedere in ordine inverso a quanto specificato per le operazioni di posa della segnaletica, con le modalità di seguito riportate:

1. gli addetti iniziano le operazioni di raccolta della segnaletica, cominciando dalla fine del cantiere e posizionandola sul mezzo;
2. spostandosi con l'automezzo, sempre all'interno del cantiere delimitato dalla segnaletica, gli addetti si muovono a ritroso verso la testata del cantiere; procedendo in tale direzione provvedono stando a terra a raccogliere sistematicamente tutti i coni o delineatori flessibili e la segnaletica che incontrano;
3. arrivati in corrispondenza dello sbarramento di testata, rimosse le eventuali luci gialle sequenziali, prima di raccogliere i segnali della testata, l'automezzo si sposta in corsia di emergenza. Nel caso che la raccolta della segnaletica interessi la corsia di sorpasso, tale spostamento deve avvenire al momento opportuno seguendo la direzione del traffico, con la massima attenzione e con la massima rapidità;
4. quando il veicolo operativo ha raggiunto la corsia di emergenza, ha inizio la raccolta dei segnali dello sbarramento di testata della corsia chiusa. L'attraversamento a piedi della carreggiata da parte degli addetti per raccogliere la segnaletica dovrà avvenire seguendo le modalità precedentemente descritte nel presente documento;
5. facendo retromarcia in corsia di emergenza con il veicolo operativo (tenendo rigorosamente la destra), verranno raccolti tutti gli altri segnali, in spartitraffico e in emergenza;
6. le operazioni di rimozione della segnaletica devono essere presegnalate da sbandieramenti effettuate da operatore collocato ad adeguata distanza dalla squadra al lavoro o da moviere meccanico collocato prima del segnale di lavori in corso;
7. al termine della rimozione della segnaletica, avvisare la Centrale Operativa dell'avvenuta rimozione della stessa.

In caso di carreggiata senza corsia di emergenza:

Procedere in ordine inverso a quanto specificato per le operazioni di posa della segnaletica, con le modalità di seguito riportate:

1. gli addetti iniziano le operazioni di raccolta della segnaletica, cominciando dalla fine del cantiere e posizionandola sul veicolo;
2. spostandosi con il veicolo operativo, sempre all'interno del cantiere delimitato dalla segnaletica, gli addetti si muovono a ritroso verso la testata del cantiere; procedendo in tale direzione provvedono stando a terra a raccogliere sistematicamente tutti i coni o delineatori flessibili e la segnaletica che incontrano;
3. dopo la rimozione dei coni o delineatori flessibili è necessario rimuovere anche la testata di riduzione mentre il veicolo operativo è ancora nella corsia chiusa; (*)
4. ultimata la rimozione della testata di riduzione il veicolo operativo che trasporta la segnaletica dovrà allontanarsi dalla zona nel senso del traffico e facendo il giro dovrà raggiungere la segnaletica di preavviso e rimuovere i

cartelli nel senso del traffico (per l'esecuzione di tale operazione si seguano le indicazioni riportate nel paragrafo relativo alla posa della segnaletica, per i diversi casi di piattaforma stradale).

(*) Tale soluzione permette di evitare al traffico sopraggiungente una gimcana tra il mezzo e la testata ed evita anche quattro attraversamenti della carreggiata, rendendo più veloce l'operazione. Si consideri che, essendo comunque un cantiere programmato la testata sarà posizionata in un punto di buona visibilità e che il mezzo dispone di dispositivo a luce lampeggiante gialla oltre ad essere preceduto da un veicolo operativo di presegnalazione.

4.7. Segnalazione e delimitazione dei cantieri mobili

Con riferimento al decreto ministeriale 10 luglio 2002 e al decreto interministeriale del 4 marzo 2013, si definisce "cantiere mobile" un cantiere caratterizzato da una progressione continua ad una velocità che può variare da poche centinaia di metri al giorno a qualche chilometro all'ora.

Il cantiere mobile viene utilizzato nell'ambito degli indirizzi e degli schemi previsti dal disciplinare tecnico (ossia, di norma, in presenza di due corsie per senso di marcia, anche se prive di corsie di emergenza e sulle strade di tipo C, E ed F con attività di un solo veicolo operativo, in condizioni di traffico modesto, purché lo spazio residuo consenta il passaggio dei veicoli nei due sensi senza apprezzabile disagio). Se autorizzato dalla Società Concessionaria, esso può essere impiegato anche in galleria se in quest'ultima vi sono almeno due corsie per senso di marcia ed un'adeguata illuminazione.

Per la segnaletica dei cantieri mobili è previsto l'impiego di veicoli opportunamente attrezzati (segnale mobile di preavviso e segnale mobile di protezione).

I principi di segnalamento sono gli stessi dei cantieri fissi, nel senso che è previsto un segnalamento in anticipo ed un segnalamento di localizzazione.

I sistemi si differenziano a seconda della tipologia di strada, delle corsie di marcia interessate e della tipologia di intervento.

Nelle fasi non operative i segnali devono essere posti in posizione ripiegata e con dispositivi luminosi spenti.

Istruzione operativa
CANTIERI MOBILI
<i>Per questa tipologia di cantieri la segnaletica di preavviso è su carrelli mobili.</i>
<ul style="list-style-type: none">- Eventuale personale a terra è consentito solo quando indispensabile e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dell'attività- Qualora presente, il personale a terra deve posizionarsi all'interno dell'area delimitata dai con, a valle del mezzo operativo (circa 50 m) e protetto dalla proiezione della sua sagoma, ma non nello spazio tra la barriera di margine ed il mezzo operativo stesso- Qualora non si posizionino i con di delimitazione il personale a terra dovrà restare in corsia di emergenza/banchina/scarpata- Nel caso di cantiere sulla corsia di sorpasso gli autisti dei mezzi operativi, prima del passaggio dalla corsia di emergenza o corsia di marcia alla corsia di sorpasso devono controllare che non ci sia traffico sopraggiungente

- Se le condizioni di traffico non permettano un passaggio sicuro, oppure se la velocità del mezzo operativo non supera i 60 km/h, è necessario richiedere l'intervento di un mezzo di assistenza al traffico
- Nel caso in cui la velocità del mezzo operativo non superi i 60 km/h, ed esso debba superare una galleria, è necessario trasportare il mezzo operativo stesso su carrello, oppure prevedere la presenza di un mezzo di protezione
- Per le attività di posa/rimozione dei coni (se eventualmente previste), fare riferimento alle parti specifiche previste all'interno del paragrafo 4.5.3 (*Posizionamento dei coni o delineatori flessibili*)

4.8. Segnalazione di interventi all'interno di gallerie

Gli interventi all'interno di gallerie costituiscono una particolare criticità, ad elevato rischio per operatori ed utenza, a causa dei limitati spazi di manovra comportanti una pericolosa ed elevata prossimità tra le aree di intervento e le corsie aperte al traffico, con ridotta possibilità di fuga in caso di bruschi eventi imprevisi.

Pertanto i principi di ordine generale da applicare per l'esecuzione in sicurezza di interventi all'interno delle gallerie, saranno:

1. privilegiare, quando possibile, la chiusura della carreggiata utilizzando i periodi di minor traffico o approfittando della concomitanza di altri cantieri;
2. chiusura della carreggiata nel caso di interventi che comportano il posizionamento di persone e veicoli nelle parti centrali della piattaforma;
3. chiusura della corsia interessata dal cantiere con segnalamento all'utenza mediante apposizione di segnaletica di preavviso e di testata di riduzione fuori galleria, nonché apposizione di segnaletica complementare per la delimitazione longitudinale e veicolo di servizio, a protezione della zona operativa, dotato di segnale posteriore di direzione obbligatoria (articolo 38, regolamento codice della strada) oltre ai dispositivi luminosi supplementari ed al pannello a messaggio variabile;
4. nel caso di gallerie a doppio senso di marcia, regolamentazione del traffico a senso unico alternato mediante semafori (collocati fuori della galleria) con chiusura di una delle due corsie e segnalamento come nel punto 3; questa soluzione può essere adottata nel caso di gallerie in rettilineo, di limitata lunghezza (al massimo 300 metri) che consentano all'utente di verificare anche a vista il via libera, oppure nel caso in cui si adotti un sistema di controllo dell'impianto semaforico in grado di verificare l'assenza di veicoli in transito all'interno della galleria prima di dare il via libera;
5. inserimento dell'evento sui pannelli a messaggio variabile presenti in itinere ed all'interno della galleria (misura da adottare sempre qualunque sia la soluzione operativa adottata). Nel caso in cui la tratta stradale e la galleria non dovessero essere dotate di pannelli a messaggio variabile, l'evento è comunque segnalato all'utenza mediante cartello segnaletico e veicolo di servizio dotato di pannello a messaggio variabile posizionato all'esterno della galleria e all'interno, sulla prima piazzola utile rispetto all'area operativa, comunque ad una distanza non inferiore a 150 metri.

Nel caso di attività mobili il veicolo di servizio di segnalazione si sposta in maniera coordinata all'avanzamento dei lavori.

6. NORME DI COMPORTAMENTO PER L'ESECUZIONE DELLE MANOVRE IN AUTOSTRADA IN SITUAZIONI D'EMERGENZA

6.1. Principi generali di intervento

Le situazioni di emergenza a cui si fa riferimento (ad esempio, incidenti stradali, eventi di natura meteorologica, ostacoli che si frappongono improvvisamente sulla carreggiata) sono situazioni di pericolo per l'utenza stradale che, comparso bruscamente, impongono la messa in atto di procedure di segnalazione di emergenza eseguite in condizioni di criticità non essendo sempre possibile prevedere e programmare le risorse umane e tecnologiche necessarie per fronteggiare l'evento.

I criteri generali di comportamento che seguono saranno attuati esclusivamente nel periodo transitorio, cioè da quando si viene a conoscenza dell'insorgere della situazione anomala, fino a quando non siano stati adottati, dai competenti organismi, i provvedimenti necessari per la rimozione definitiva del pericolo.

Le indicazioni che vengono fornite non possono essere considerate esaustive rispetto a tutte le possibili situazioni di emergenza di fronte alle quali si può trovare chi opera in esposizione al traffico.

Tuttavia l'applicazione dei principi di base e dei criteri generali di sicurezza qui riportati, con gli opportuni adattamenti alle situazioni contingenti, costituiscono sicuramente una buona regola operativa per affrontare l'emergenza tutelando la propria e l'altrui incolumità.

In situazioni di emergenza il segnalamento è costituito da veicoli d'intervento muniti di dispositivi luminosi supplementari lampeggianti o di pannello di passaggio obbligatorio o di pannelli a messaggio variabile, o una combinazione di tali sistemi.

Gli interventi di emergenza devono essere preceduti da un adeguato presegnalamento.

Il segnalamento d'urgenza è successivamente sostituito rapidamente, se il pericolo persiste, da un sistema segnaletico più complesso, secondo i dettami del decreto 10 luglio 2002.

In questo capitolo non sono contemplate tutte quelle attività che vengono eseguite nelle situazioni di emergenza, in collaborazione con la Polizia Stradale e/o con altri enti di pronto intervento, per il ripristino delle normali condizioni di viabilità.

6.2. Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di un solo operatore

Riscontrata una situazione anomala l'operatore provvede a:

- rallentare l'andatura del veicolo di servizio, predisponendosi alle operazioni di emergenza, azionando i dispositivi supplementari a luce lampeggiante (ed il pannello a messaggio variabile, se il veicolo ne è dotato);
- posizionare il veicolo in posizione visibile agli utenti in arrivo, il più possibile sulla destra, per quanto possibile con netto anticipo rispetto all'ostacolo e in modo da minimizzare il rischio per gli utenti, ponendosi quindi in corsia di emergenza se presente;

- dare informazione della situazione visibile alla propria struttura secondo le proprie procedure operative;
- scendere dal veicolo di servizio, collocandosi in posizione di sicurezza sul margine destro della carreggiata;
- preavvisare gli utenti del pericolo con i mezzi in dotazione;
- evitare di accedere alle corsie di transito per fare segnalazioni, o farle in modo improvviso e concitato con il rischio di indurre i guidatori dei veicoli sopraggiungenti ad effettuare manovre brusche e precipitose;
- proseguire nella segnalazione in attesa di ricevere istruzioni e/o informazioni da parte della propria organizzazione e dell'eventuale arrivo in sito dei servizi attivati e dei soccorsi.

Nel caso in cui non gli fosse possibile visionare l'ostacolo comunica alla propria organizzazione l'impossibilità di accertarsi dell'evento in atto. L'organizzazione attiva un secondo operatore per avere le informazioni necessarie alla gestione dell'evento.

6.3. Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di due operatori

Riscontrata una situazione anomala, gli operatori articolano l'intervento nel seguente modo:

- un operatore attua, nell'ordine, tutte le operazioni di cui al precedente punto (rilevazione di una situazione di emergenza da parte di un solo operatore);
- l'altro operatore, invece, si reca, adottando le opportune precauzioni sul posto del sinistro o dell'ostacolo (senza esporsi inutilmente al traffico sopraggiungente), verificando brevemente la situazione in atto e tranquillizzando, in caso di incidente, gli eventuali bisognosi di soccorso. Fornisce, inoltre, le informazioni necessarie alla gestione dell'evento alla Centrale operativa o al proprio preposto per ricevere le istruzioni del caso.

6.4. Segnalazione di una situazione di emergenza da parte di tre o più operatori

Riscontrata una situazione anomala, due di questi operatori opportunamente intervallati tra loro, provvedono ad effettuare la presegnalazione del pericolo all'utenza adottando le procedure e le precauzioni indicate nel paragrafo 6.2 mentre gli altri intervengono in maniera coordinata adottano le procedure e le precauzioni indicate nel paragrafo 6.3.

6.5. Rimozione di ostacoli dalla carreggiata

La rimozione degli ostacoli dalla carreggiata da parte degli operatori richiede la massima attenzione per la salvaguardia della propria incolumità.

Prima di eseguire qualsiasi operazione si deve informare la propria organizzazione della situazione oggettivamente riscontrata la quale provvede ad avvisare l'utenza, ove possibile, tramite i pannelli a messaggio variabile in itinere.

Se l'ostacolo si trova in una zona prospiciente o in prossimità di piazzole di sosta, parcheggi e aree di servizio, l'intervento può essere effettuato fermando, comunque, l'autoveicolo in anticipo rispetto alla zona in cui si trova l'ostacolo.

Dopo aver azionato i dispositivi luminosi lampeggianti e gli eventuali pannelli a messaggio variabile in dotazione al veicolo, si procede, se possibile e adottando le necessarie precauzioni, a rimuovere l'ostacolo in condizioni di sicurezza nei riguardi dei veicoli in arrivo.

Quando l'ostacolo si trovi in una zona ove sia pericoloso fermare il veicolo, l'intervento può essere eseguito con le seguenti modalità: fermato l'autoveicolo in posizione di sicurezza e dopo aver attivato i dispositivi luminosi lampeggianti in dotazione al veicolo, percorrendo a piedi la banchina laterale, si raggiunge il luogo indicato per la segnalazione dell'ostacolo all'utenza mediante sbandieramento e la sua successiva rimozione.

La rimozione dell'ostacolo avviene, nel rispetto dei principi di presegnalamento, solo se la sua posizione sia compatibile con le limitazioni indicate nei paragrafi 2.9, 2.9.1, 2.9.2, e 2.9.3 per l'attraversamento delle carreggiate e per gli spostamenti a piedi.

Per la rimozione di materiali di dimensioni notevoli, sia di peso che in volume, non compatibile con la movimentazione manuale dei carichi, oppure ubicati in una zona che non ne consente la rimozione in condizioni di sicurezza, si richiede il supporto di ulteriori veicoli, di risorse umane o della Polizia Stradale.

6.6. Segnalazione di intervento in galleria in situazioni di emergenza

Riscontrata una situazione anomala in galleria gli operatori provvedono ad informare preventivamente la propria organizzazione in modo da consentire l'inserimento dell'evento, ove possibile, sui pannelli a messaggio variabile in itinere e sui semafori agli imbocchi o in galleria.

Un operatore posizionato fuori dalla galleria, nel punto di maggiore visibilità, provvede alla segnalazione al traffico in arrivo, mediante sbandieramento.

L'altro operatore con il veicolo di servizio, previa attivazione dei dispositivi luminosi di sicurezza e del pannello a messaggio variabile dopo aver posizionato il veicolo ad almeno 50 metri dall'evento provvede all'ulteriore segnalazione al traffico in arrivo mediante sbandieramento all'interno della galleria e mette in atto le azioni necessarie con le modalità previste dalla propria Società.

In funzione della durata della situazione di emergenza, dopo aver attivato gli eventuali soccorsi e le eventuali squadre di supporto, si procede alla segnalazione ed alla delimitazione della zona dell'evento mediante l'utilizzo di segnaletica alleggerita o segnaletica standard per il segnalamento temporaneo.

6.7. Marcia in contromano

Istruzione operativa
<p style="text-align: center;">MARCIA IN CONTROMANO</p> <p>Viene eseguita per permettere l'arrivo dei soccorsi e del personale della società sul luogo dell'evento nel minor tempo possibile.</p> <p><u>Il percorso contromano è una manovra consentita solo quando strettamente indispensabile e per la gestione delle emergenze.</u></p>

Tale manovra deve essere eseguita solo ed esclusivamente in condizione di traffico bloccato e con l'autorizzazione di un Responsabile ed in condivisione con la Polizia Stradale.

- Comunicare alla Centrale Operativa competente l'arrivo al casello da cui iniziare la manovra di contromano ed attendere l'autorizzazione
- L'organizzazione provvede all'accertamento dell'impossibilità che un mezzo presente nel tratto interessato possa percorrerlo (controllando le piazzole di sosta eventualmente presenti e chiudendo eventuali svincoli di immissione da aree di parcheggio o aree di servizio).
- Eseguire la manovra secondo le modalità che verranno comunicate dalla Centrale Operativa soprattutto in relazione all'eventuale presenza della scorta, accendendo tutti i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato l'automezzo
- Procedere sulla carreggiata, solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione, a velocità ridotta.

6.8. Fermata del mezzo

Quando possibile ed è compatibile con l'emergenza in atto è preferibile fermare il mezzo in una vicina piazzola di sosta o in corsia d'emergenza.

Con traffico rallentato o fermo è consentita la fermata del mezzo nelle corsie di marcia, in corrispondenza della corsia interessata dall'evento emergenziale.

Il rallentamento del traffico può essere ottenuto in maniera progressiva anche dall'addetto che interviene in emergenza se dotato di mezzo che, oltre ai normali dispositivi luminosi lampeggianti è anche attrezzato con pannelli a messaggio variabile che permettano l'esecuzione della manovra in condizioni di sicurezza.

Tale rallentamento compiuto dall'operatore che interviene in emergenza è necessario quando il tratto di carreggiata interessato dall'evento è privo di corsia di emergenza e non sono presenti piazzole di sosta nelle vicinanze dell'evento emergenziale.

In tale situazione è necessario richiedere l'intervento di personale di supporto o, in alternativa, l'intervento della Polizia Stradale.

Se possibile presegnalare l'evento dalla piazzola precedente il luogo dello stesso (se è noto il km dell'evento).

In assenza di piazzola in prossimità dell'evento presegnalare lo stesso direttamente in corsia di marcia/sorpasso per il tempo strettamente necessario, sempre rispettando le istruzioni di sicurezza di seguito riportate.

Istruzione operativa

FERMATA IN CORSIA APERTA AL TRAFFICO (MARCIA O SORPASSO)

La fermata del mezzo in corsia aperta al traffico avviene per gestire eventi presenti in corsia di marcia o sorpasso che costituiscono un grave pericolo per l'utenza in transito.

- Osservare il traffico sopraggiungente, prima di fermarsi sull'estremo margine destro/sinistro
- In prossimità della fermata rallentare l'andatura azionando i dispositivi luminosi lampeggianti e il pannello a messaggio variabile di cui è dotato l'automezzo
- Arrestare il mezzo a circa 50 m dall'area dove è presente l'evento
- Girare sempre le ruote del mezzo verso la barriera di delimitazione o comunque verso il bordo esterno della carreggiata e scendere dall'automezzo
- Informare la Centrale Operativa che provvederà all'inserimento dell'evento su eventuali PMV in itinere
- Lasciare i dispositivi di sicurezza/segnalazione accesi per tutta la durata della fermata
- Qualora la corsia interessata dall'evento sia la corsia di marcia/sorpasso, dopo essere sceso dal veicolo verificando che i mezzi sopraggiungenti siano a debita distanza, l'operatore con bandierina provvederà a segnalare al traffico in arrivo l'evento mediante "sbandieramento" normalmente a circa 150-200 m. di distanza dal punto che genera la turbativa scegliendo comunque per tale operazione il punto che garantisce maggior visibilità e sicurezza tenuta conto della velocità dei mezzo in arrivo.

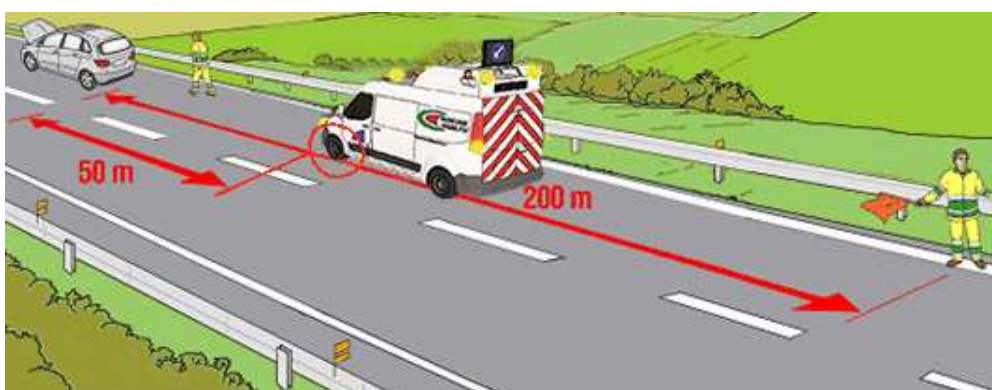


Figura 37 – Fermata del mezzo in tratte di carreggiata prive di corsia di emergenza

Istruzione operativa

FERMATA DEL MEZZO IN GALLERIA

La fermata del mezzo in gallerie avviene per gestire eventi presenti in corsia di marcia o sorpasso all'interno delle stesse gallerie che costituiscono un grave pericolo per l'utenza in transito.

- Informare la Centrale Operativa che provvederà all'inserimento dell'evento su eventuali PMV in itinere
- Dopo essere sceso dal veicolo, un operatore posizionato prima dell'ingresso in galleria, nel punto di maggiore visibilità e più protetto possibile, provvede alla segnalazione al traffico in arrivo, mediante sbandieramento.
- In funzione della lunghezza della galleria e del punto dove è stata riscontrata la situazione anomala si può prevedere un ulteriore operatore, posizionato a non meno di 150 metri dall'evento, che provvede alla segnalazione al traffico in arrivo mediante sbandieramento.

- Osservare il traffico sopraggiungente, prima di effettuare la manovra di arresto
- In prossimità della fermata rallentare l'andatura azionando i dispositivi luminosi lampeggianti e il pannello a messaggio variabile di cui è dotato l'automezzo
- Arrestare il mezzo a circa 50 m dall'area dove è presente l'evento.
- Girare sempre le ruote del mezzo verso la barriera di delimitazione o comunque verso il bordo esterno della carreggiata e scendere dall'automezzo
- Lasciare i dispositivi di sicurezza/segnalazione accesi per tutta la durata della sosta

6.9. Spostamento a piedi all'interno di gallerie

Istruzione operativa
SPOSTAMENTO A PIEDI IN GALLERIA
Lo spostamento a piedi in galleria è consentito solo per situazioni d'emergenza, con le modalità di seguito descritte, e <u>con traffico rallentato o fermo.</u>
Spostamento a piedi in galleria in mancanza di cantieri o di corsia di emergenza (ovvero in situazioni di emergenza):
<ul style="list-style-type: none"> - Arrestare il mezzo secondo le indicazioni riportate nella fase "Fermata del mezzo in galleria" nel caso di interventi in situazioni di emergenza - Formare una fila unica, se sono presenti due o più operatori - Segnalare la propria presenza (con lampade a luce gialla tenute dal primo della fila se trattasi di spostamenti in senso contrario al traffico, o l'ultimo se avviene nello stesso senso) - Spostarsi lungo la corsia chiusa al traffico, a valle del mezzo

6.10. Posa, movimentazione e rimozione della segnaletica in situazioni di emergenza

Gli operatori, vengono attivati tramite la Centrale Operativa o direttamente dalla linea per intervenire in situazioni di pericolo per la circolazione, delimitando la zona con opportuna segnaletica o effettuando riduzioni di carreggiata.

Inoltre, in caso di pericoli di frane/smottamenti di terra, predispongono, in accordo con la Centrale Operativa, la chiusura della/e corsia/e interessata/e con la segnaletica in dotazione.

Il segnalamento in situazioni di emergenza, comporta una successione temporale di tre punti (estratto dal D.M. 10 luglio 2002):

1. segnalamento d'urgenza, è effettuato sia dal personale della Polizia Stradale, sia dal personale della Società; è costituito principalmente dai veicoli d'intervento muniti dei dispositivi luminosi supplementari lampeggianti, completato eventualmente da un segnale "altri pericoli" con pannello integrativo "incidente" o altro pannello esplicativo, e, se in dotazione, con luci gialle lampeggianti o torce a vento;

2. il segnalamento d'urgenza è di seguito sostituito rapidamente (se il pericolo persiste) da un sistema alleggerito in relazione al segnalamento definitivo;
3. il sistema segnaletico alleggerito è successivamente sostituito da un sistema completo, simile a quello previsto per i cantieri fissi comportante una identica occupazione della piattaforma. Il passaggio dal punto 1 al punto 2 e dal punto 2 al punto 3 è unicamente funzione della durata del pericolo. In particolare, se la situazione di emergenza non si risolve entro poche ore (al massimo 6 - 8 ore) occorre passare al punto 3.

Istruzione operativa
INSTALLAZIONE DELLA SEGNALETICA DI PREAVVISO E DI PASSAGGIO OBBLIGATORIO IN SITUAZIONI DI EMERGENZA
Il personale realizza il preavviso e gli sbarramenti per avvertire e deviare gli utenti in arrivo
Le modalità di fermata del mezzo e spostamento a piedi dell'operatore, sono riportate, in relazione ai differenti casi, nei paragrafi 2.8 e 2.9.
<ul style="list-style-type: none"> - Avvisare la Centrale Operativa ed attendere l'autorizzazione a procedere prima di iniziare la stesa della segnaletica (gli operatori della Centrale Operativa attiveranno i PMV con l'informazione più idonea rispetto all'evento in corso) - Se necessario richiedere personale di supporto - Azionare i dispositivi di sicurezza/segnalazione di cui è dotato l'automezzo (PMV se presente) e arrestare il mezzo in corsia di emergenza a circa 200 m dal luogo dell'evento. Qualora non sia presente la corsia di emergenza arrestare il mezzo in piazzola di emergenza o comunque mantenendosi il più possibile vicino al margine della carreggiata - Segnalare il pericolo ai veicoli in avvicinamento mediante sbandieramento o moviere meccanico, a circa 200 m dallo stesso, dopo aver arrestato il veicolo con tutti i dispositivi di segnalazione attivi. - Attivare, mediante la Centrale Operativa, gli eventuali soccorsi e la Polizia Stradale continuando a segnalare la situazione emergenziale
La segnaletica alleggerita di preavviso per situazioni di emergenza deve essere installata solo sul margine destro.

7. COMUNICAZIONE CON LA CENTRALE OPERATIVA

7.1. Modalità di comunicazione C.O.

Il personale della Concessionaria, nell'effettuare la comunicazione alla Centrale Operativa tramite la radio, dovrà:

1. selezionare il corretto canale di ascolto;
2. attendere che il canale sia libero;
3. richiedere l'ascolto da parte del Centrale Operativa "qualificandosi";
4. attendere conferma di ascolto da parte dell'operatore della Centrale Operativa;

5. precisare dove si trova (Direzione di marcia – Progressiva chilometrica);
6. riferire il motivo della chiamata fornendo le informazioni eventualmente richieste dall'operatore.

Qualora nel corso dell'attività insorga la necessità di segnalare un evento che si è verificato su strada occorre specificare all'operatore:

1. il tipo di evento;
2. il numero e il tipo dei veicoli eventualmente coinvolti;
3. le eventuali conseguenze a persone;
4. le eventuali conseguenze alla transitabilità del tratto autostradale e alla fluidità della circolazione;
5. gli eventuali altri Enti presenti (Polizia Stradale, carri di soccorso meccanico, ambulanze, mezzi dei Vigili del Fuoco, ecc.) nel frattempo intervenuti.

Nel caso si verifichi una situazione di emergenza che impedisca al personale l'utilizzo dell'apparato radio in dotazione al veicolo o del telefono cellulare, per contattare il Centrale Operativa ed informare di eventuali necessità di soccorso, il personale dovrà attivare la colonnina SOS o uscire alla prima stazione e comunicare l'evento agli addetti all'esazione, che provvederanno a loro volta alla richiesta dei soccorsi.

Il personale di Imprese terze, per tutte le eventuali necessità o emergenze, dovrà avvertire immediatamente la Centrale Operativa Aziendale della tratta dove sta lavorando ai numeri che gli verranno comunicati dalla concessionaria

8. Riferimenti

- D.Lgs 30/04/1992 n. 285 - Nuovo Codice della Strada s.m.i.
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495/92 - Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada e s.m.i.
- Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo D.M. 10 luglio 2002
- Decreto Interministeriale segnaletica stradale 4 marzo 2013 – (in vigore dal 19 aprile 2013)
- “Manuale per la sicurezza dell’operatore su strada” Quaderno AISCAT n° 85 – Luglio 2004
- “Manuale per la sicurezza dell’operatore su strada” di Autostrade per l’Italia